TIERRA • MAR • AIRE

ARMAS DE GUERRA

Cómo luchan los profesionales

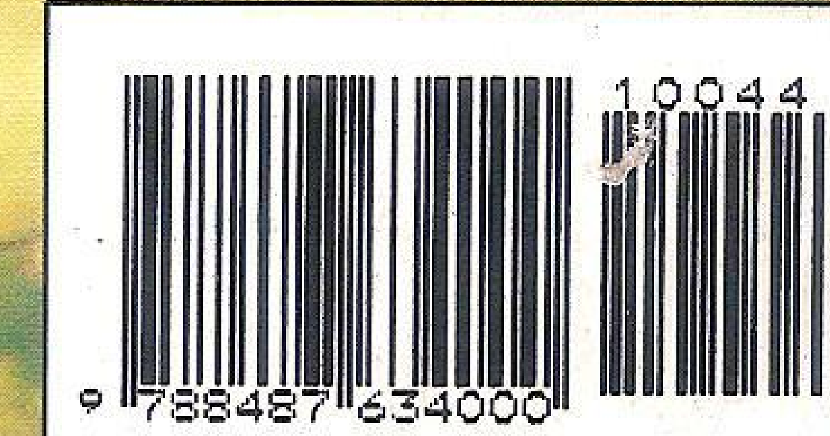
44

AVIONES DE ATAQUE EN VIETNAM

SOBRE VIETNAM

EL «THUD» EN COMBATE

ARMAS DE AVIACIÓN

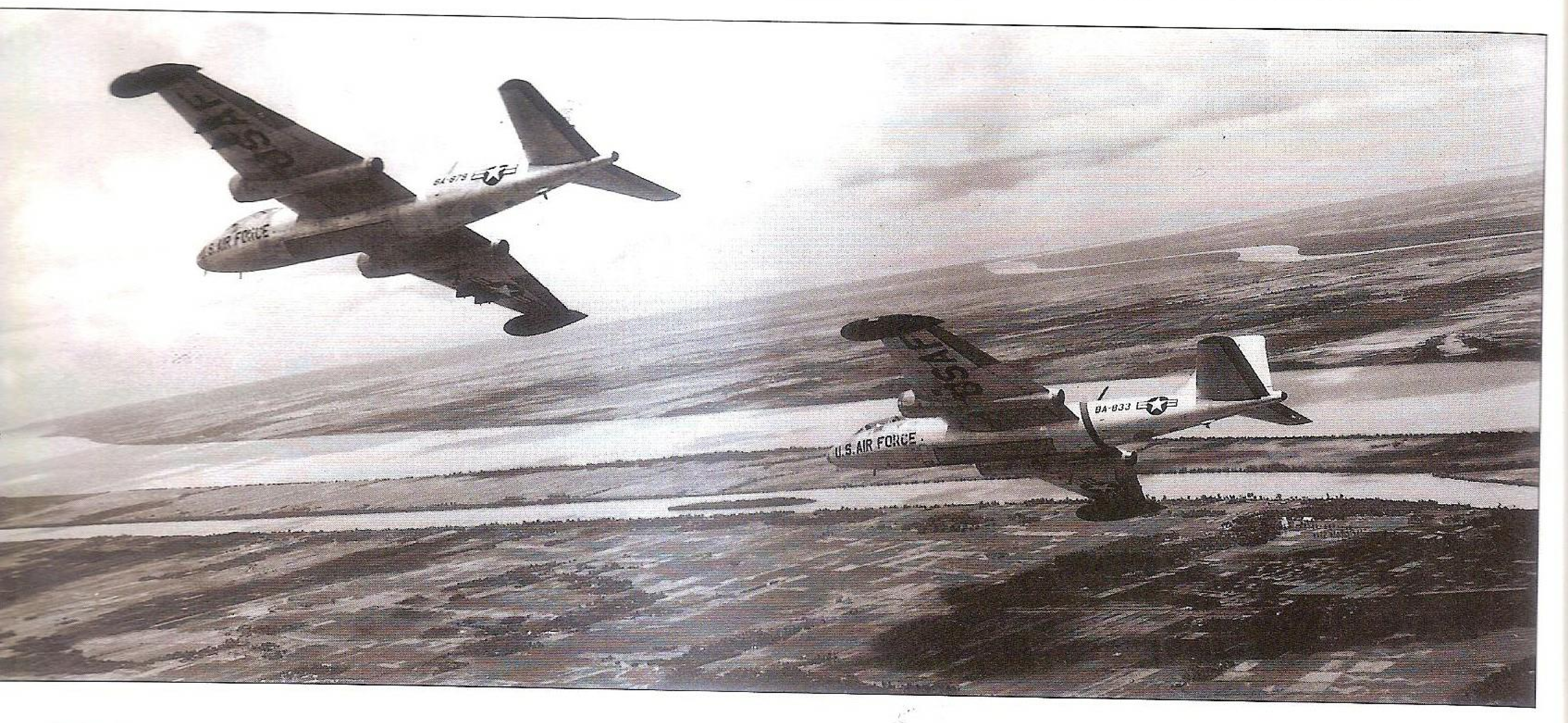


AVIONES DE ATAQUE EN VIETNAM

El Sudeste asiático llevaba en guerra centenares de años, pero a mediados del decenio de 1960 el conflicto secular cambió radicalmente al implicarse la nación más poderosa de la Tierra. Y fue en la faceta aérea donde más se notó la abrumadora capacidad militar del nuevo beligerante.



Un F-100D Super Sabre del Escuadrón de Caza Táctica 120 despega de la base de Phan Rang para una misión de ataque. El "Hun" fue la columna vertebral de las operaciones de la USAF en los años 60, pues efectuó más de 300 000 salidas de combate sobre el Sudeste asiático.

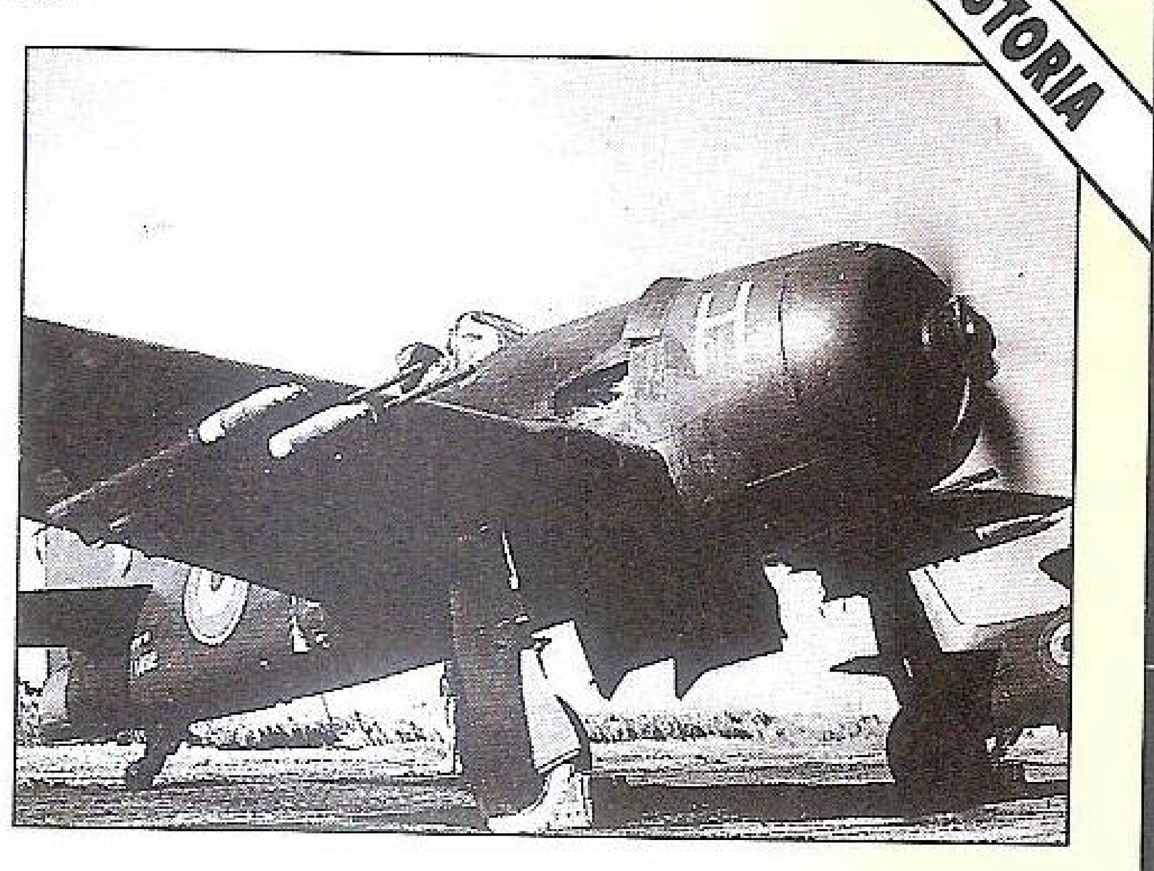


El Martin B-57 era una versión construida con licencia del English Electric Canberra. Fue enviado a Vietnam en 1964 a raíz de la resolución del Congreso acerca del incidente del golfo de Tonkín, que autorizaba al Presidente a llevar la guerra a Vietnam del Norte.

Los franceses en Indochina

HISTORIA

Durante la II Guerra Mundial, Japón demostró a los asiáticos que los colonialistas europeos no eran invencibles. Cuando Francia regresó a Indochina tras la guerra, las guerrillas antijaponesas de Ho Chi Minh empezaron a luchar por la independencia. La Fuerza Aérea francesa envió aviones de sus excedentes de guerra para apoyar a sus fuerzas terrestres. Entre esos aviones había Mosquito, C-47 y Spitfire. A medida que avanzó el conflicto se hizo evidente la necesidad de aviones más pesados. Los franceses recibieron el Grumman F8F Bearcat, un excelente avión de ataque. Al final, y pese a sus grandes recursos, Francia sufrió una grave y vergonzosa derrota a manos de unas fuerzas muy inferiores. La falta de suficientes aviones de ataque fue una de las causas de esa derrota, pero ésta, sobre todo, se debió a un grave error: Francia había subestimado al enemigo.



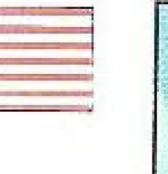
La Fuerza Aérea francesa empleó en Indochina un extraño surtido de aviones, de los que el más eficaz fue quizá el estupendo Grumman F8F Bearcat.

A primera vista pareció que la explosión procediese del interior del camión 4 X 4 Molotova, que iba cargado de soldados norvietnamitas y munición. Al aterrador estampido siguió al cabo de un instante la onda expansiva; durante esa fracción de segundo, trozos de personas y material salieron despedidos en todas direcciones como si se tratase de confetti. La explosión fue cegadora. Los gritos de los hombres quedaron apagados bajo el rugido del potente avión de hélice que en ese mismo momento pasó sobre el lugar a gran velocidad. Entonces apareció un segundo A-1 Skyraider, atronando a la altura de las copas de los árboles, y una segunda bomba explosionó en mitad de una columna de hombres a pie que intentaba dispersarse en busca de abrigo.

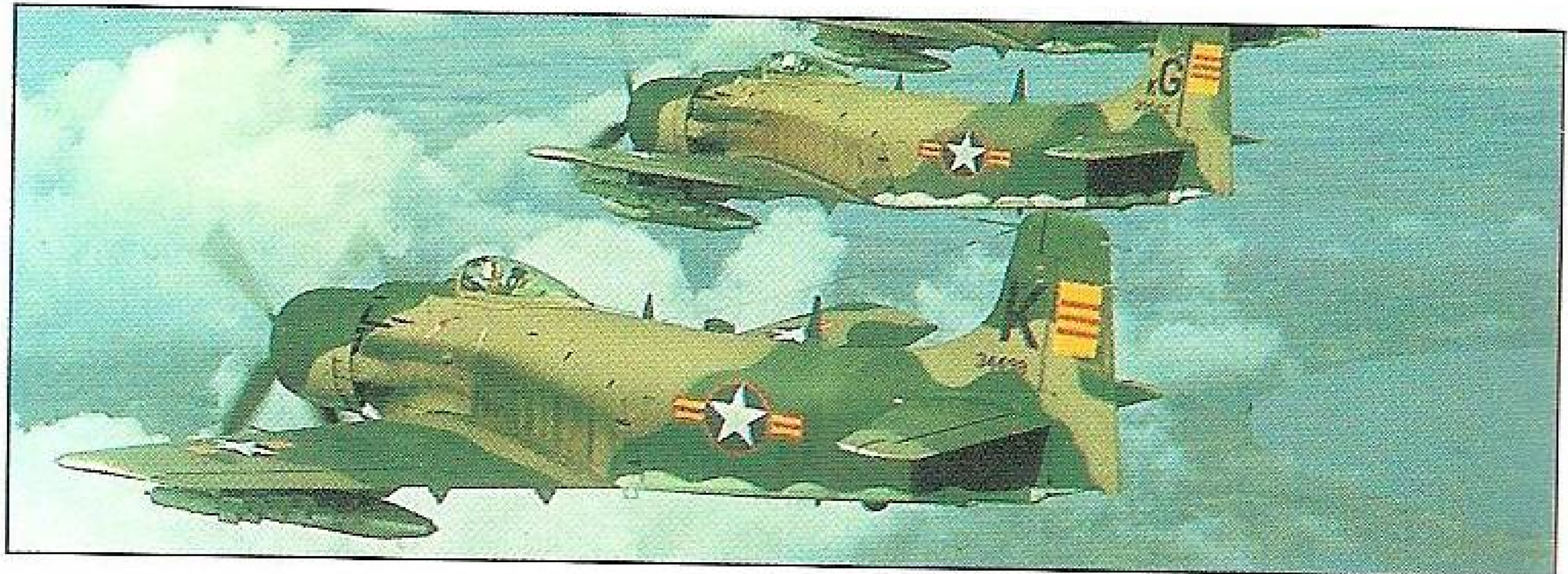
Sucedió tan rápido que algunos de los norvietnamitas ni llegaron a darse cuenta de que su columna de camiones se había convertido en un "objetivo de fortuna" de aviones de ataque norteamericanos que merodeaban cerca de la Ruta Ho Chi Minh. Otro Molotova saltó hecho pe-

Fichero de AVIONES DE ATAQUE EN VIETNAM

307

ESTADOS UNIDOS 

Douglas A-1 Skyraider



Uno de los mayores aviones de apoyo inmediato de todos los tiempos, el Skyraider nació como avión naval para sustituir al SBD Dauntless de la II Guerra Mundial. Se decía que las letras "SBD" significaban *"slow but deadly"* (lento, pero mortífero), y esto mismo fue aplicable al Skyraider en Vietnam. En una guerra dominada por reactores veloces, la lentitud no tiene por qué ser mala. Poder permanecer mucho tiempo sobre un objetivo es una ventaja, sobre todo en misiones de rescate, en las que los A-1, actuando por relevos, podían controlar la zona en torno a un aviador derribado durante horas.

Los primeros Skyraider en la región fueron de la Fuerza Aérea francesa, y los escuadrones de ataque de la *US Navy* llevaban aviones **A-1H** y **A-1J** cuando operaron contra Vietnam del Norte en 1964. Los sudvietnamitas adquirieron aviones excedentes franceses y recibieron otros de EE UU para equipar sus alas de ataque. Cuando Estados Unidos empezó a actuar en Vietnam, la USAF adquirió ejemplares a la Armada. Todas las células eran de *Navy*, y de hecho no llegó a construirse ninguna para la USAF.

Además de monoplazas, la Fuerza Aérea usó el **A-1E**, variante que tenía capacidad para cuatro tripulantes, que actuaban como observadores y servidores de potentes equipos de transmisiones en misiones de mando y control para el apoyo táctico. También podía llevar una pesada carga de armas.

Especificaciones
Douglas A-1H Skyraider
Tipo: bombardero monoplaza de ataque
Planta motriz: un motor radial Wright R-3350-26WA de 2 700 hp
Prestaciones: velocidad máxima 518 km/h a 5 500 metros; techo de servicio 8 700 m; alcance 2 115 km
Dimensiones: envergadura 15,25 m; longitud 11,84 m; altura 4,78 m
Pesos: vacío 5 429 kg; cargado 8 213 kg
Armamento: cuatro cañones de 20 mm y hasta 3 630 kg de cargas externas
Usuarios: Camboya, EE UU y Vietnam

La guerra aérea en Vietnam tuvo varios aspectos, pero en el Sur se trató sobre todo de una campaña antiguerrilla. Entrenadores armados como el Cessna A-37 hubiesen sido muy vulnerables contra una fuerte amenaza aérea, pero fueron idóneos contra guerrilleros dotados sólo de armamento ligero.

dazos por efecto de la explosión de una bomba, mientras que los demás consiguieron alejarse entre la espesura. Los A-1 Skyraider parecieron alejarse, y se fue apagando el ruido de sus motores. Algunos infantes norvietnamitas comenzaron a recuperarse de la conmoción. Un oficial, herido, empezó a reunir a sus hombres al tiempo que les aseguraba que el ataque sorpresa de los aparatos estadounidenses había acabado.

Pero se equivocaba. Los aviones de ataque que los norteamericanos usaron en Vietnam podían llevar grandes cantidades de bombas, cohetes y proyectiles de cañón. Una vez sobre el objetivo, poseían la capacidad de permanencia necesaria para seguir en la zona durante largos períodos.

Los grandes y ruidosos A-1 Skyraider aparecieron de nuevo. Los soldados norvietnamitas quedaron boquiabiertos al comprobar que todavía llevaban bombas bajo las alas. Pero peor todavía para la moral de la tropa fue ver que algunas de sus ráfagas de fuego automático alcanzaban a esas infernales máquinas pero no hacían mella en ellas. De hecho, uno de los A-1 se había alejado soltando una delgada estela de humo, pero ahora volvía a estar allí.

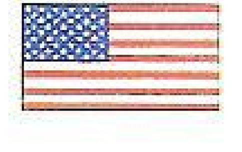
A menudo, en la confusión de la guerra ninguno de los dos bandos goza de una ventaja clara y decisiva. Pero ese día, un par de Skyraider —cada uno de ellos con 6 300 kg de bombas— se pasó más de 20 minutos aniquilando la columna de camiones y no tuvo bajas propias. Esos Skyraider recibieron algunos impactos, pero eran aviones grandes y duros, diseñados para absorber daños de combate. Los dos pilotos norteamericanos siguieron "trabajando" a placer el convoy militar hasta que le hubieron infligido una devastación enorme, y sólo entonces viraron definitivamente y regresaron a su base.

Los aviones de ataque son los arsenales volantes que, gracias a la pericia de sus pilotos, técnicas de bombardeo precisas y pesadas cargas de armas, hostigan al enemigo allí donde esté. En Vietnam, donde los frentes de batalla eran difíciles de establecer y la guerra tenía lugar en todas partes al mismo tiempo, los aviones de ataque supusieron la gran diferencia en el pulso entre los dos bandos. Como un piloto resumió, "Los cazas son una virguería, pero los aviones de ataque son *importantes*."

Vamos a dar ahora un breve repaso a los principales aviones de ataque que se utilizaron en Vietnam:

Douglas A-1 Skyraider: El voluminoso avión de hélice Skyraider (apodado "Spad") hacía un ruido de mil diablos y perdía aceite como un colador, pero llevaba una inmensa carga bélica y combustible suficiente para permanecer largo tiempo sobre el objetivo. El A-1 había sido diseñado como sustituto del bombardero en picado Douglas SBD Dauntless de la II Guerra Mundial y luchó valientemente en Corea (1950-

308

ESTADOS UNIDOS 

Douglas A/B-26 Invader

La de Vietnam fue la quinta guerra del Invader si se cuenta la campaña francesa en Indochina como un conflicto aparte. La II Guerra Mundial, Corea y Argelia fueron los otros escenarios bélicos del B-26, y en todos ellos actuó destacadamente. Vietnam, empero, era un teatro difícil para una célula que llevaba 20 años en servicio cuando la guerra se "calentó" a mediados de los 60. On-Mark Engineering reformó aviones suficientes para poder prepararlos para misiones de ataque, aunque los primeros ejemplares, tripulados por asesores de EE UU con observadores locales, eran más o menos aviones **B-26B** (proa opaca con ametralladoras) y **B-26C** (proa acristalada) de serie.

La USAF encargó unas 70 reconversiones, denominadas al principio **B-26K** y después **A-26A**, para misiones de interdicción en la Ruta Ho Chi Minh entre 1966 y 1969. En esos aviones se eliminaron las torretas, se instalaron tanques marginales y los motores fueron repotenciados y dotados de hélices de palas anchas para mejorar las prestaciones en pista.

Volando después del anochecer, sobre todo desde Nakhon Pahnom (Tailandia) y con el indicativo "Nimrod", los Escuadrones de Operaciones Especiales 606 y 609 usaron sus Invader para hostigar al enemigo cuando menos se lo esperaba. Cada avión tenía una devastadora batería de ocho ametralladoras de 12,7 mm.



Especificaciones
Douglas B-26 Invader

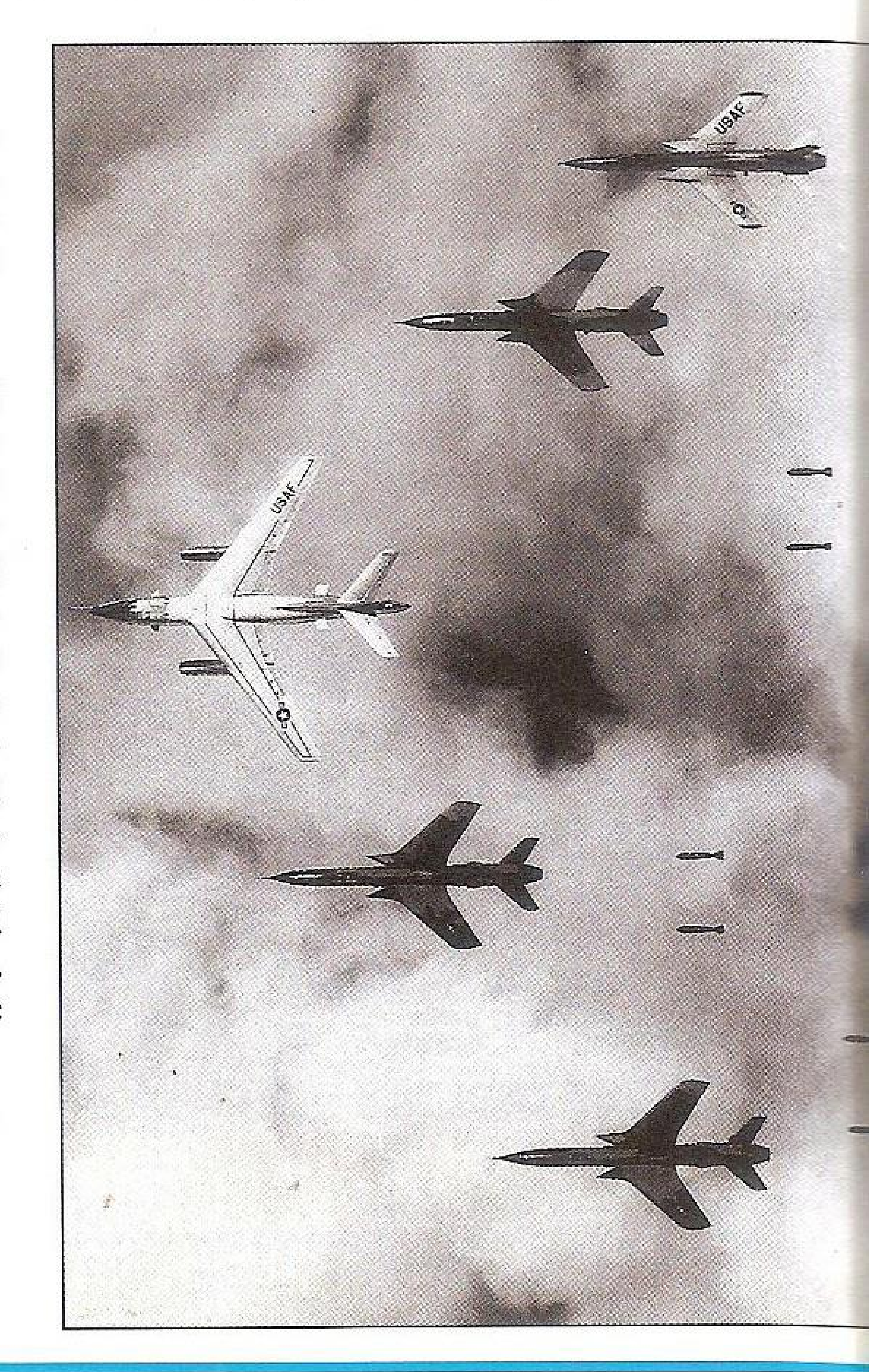
Tipo: avión de ataque al suelo y antiguerrilla
Planta motriz: dos motores radiales Pratt & Whitney R-2800-52W de 2 500 hp unitarios
Prestaciones: velocidad máxima 526 km/h a 4 570 metros; techo de servicio 9 300 m; alcance 2 400 km
Dimensiones: envergadura 21,79 m; longitud 15,73 m; altura 5,79 m
Pesos: vacío 11 399 kg; cargado 16 783 kg
Armamento: ocho ametralladoras de 12,7 mm (en las versiones de proa metálica opaca) y hasta 3 600 kg de cargas internas y externas
Usuarios: Estados Unidos y Vietnam del Sur

1953) antes de empezar a ser transferido a la VNAF (Fuerza Aérea sudvietnamita), a partir de 1960. El "Spad" operó también desde los portaviones de la *US Navy* y, después, fue adoptado también por la *US Air Force*.

Douglas A-3 Skywarrior: Uno de los mayores aviones de combate embarcado, el birreactor Skywarrior había sido diseñado para dar a la *US Navy* capacidad de bombardeo con armas nucleares instaladas en una bodega interna. En Vietnam fue empleado brevemente como bombardero de ataque, pero este avión tan grande resultó pronto más útil en otras funciones, tanto que la variante KA-3 se convirtió en el principal cisterna de la *Navy*.

Douglas A-4 Skyhawk: Era tan pequeño que fue el único avión de combate embarcado que pudo prescindir del plegado alar para facilitar su acomodo a bordo. Curiosamente, el A-4 había sido diseñado como plataforma de armas nucleares, armada con una única bomba atómica suspendida del soporte del fuselaje. De hecho, la *US Navy* tuvo que dar más de una explicación cuando, durante la guerra de Vietnam, una bomba de hidrógeno *real* se soltó de un Skyhawk, rodó por la cubierta del USS *Bon Homme Richard* (CVA-31) y cayó al océano Pacífico, hundiéndose y no pudiendo ser recuperada jamás. Armado con bombas convencionales, el A-4 demostró ser un magnífico avión de ataque, cometido en el que fue empleado desde el principio de la guerra hasta su conclusión. La *Navy* lo consideraba avión de ataque ligero.

Grumman A-6 Intruder: El biplaza Intruder era un lento birreactor de ala en flecha que, decían, parecía "un renacuajo nadando de espaldas". Aparecido cuando EE UU empezó a implicarse en Vietnam, el Intruder fue abanderado de un nuevo tipo de guerra, aquella en la que el radar, las "cajas negras" y la electrónica permitían al avión llevar a cabo su misión de noche y con mal tiempo. Problemas de maduración aquejaron inicialmente al Intruder, pero cuando su electrónica comenzó a funcionar según lo esperado, el A-6 fue el único avión estadounidense capaz de volar regularmente sobre Vietnam del Norte en la noche o en medio de una tormenta. El Intruder fue clasificado como avión de ataque medio.

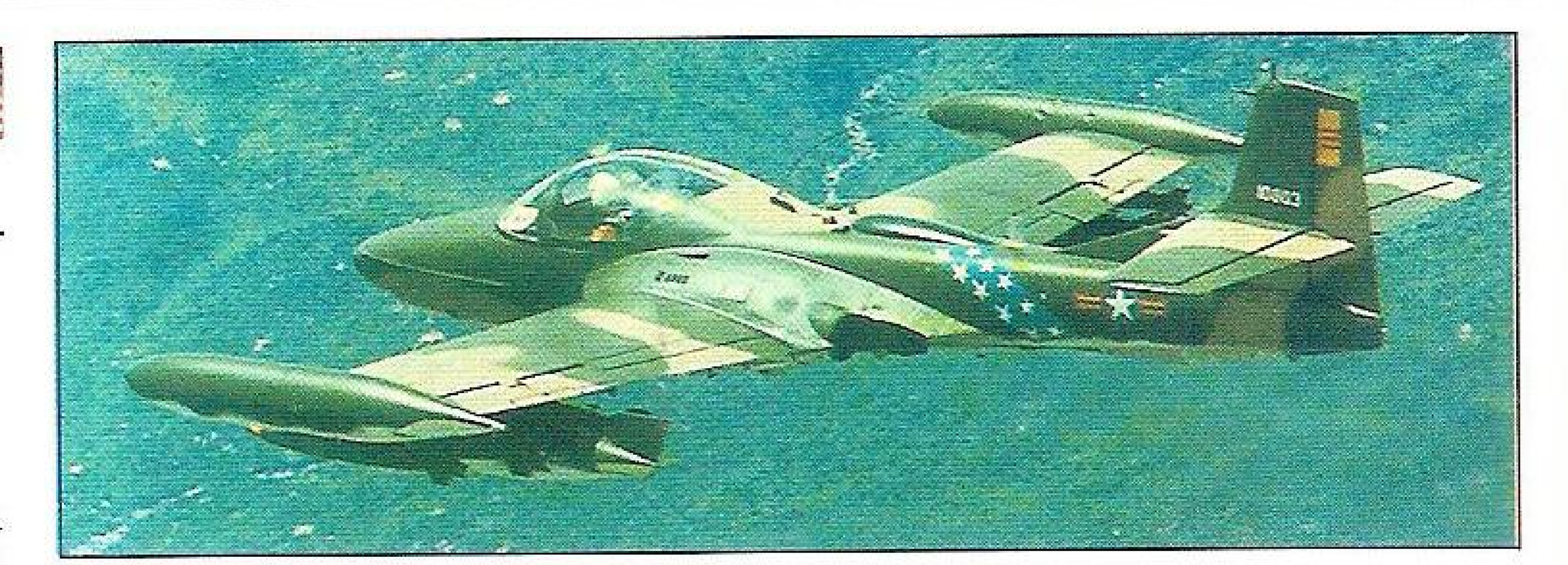


Aviones Republic F-105 bombardean Vietnam del Norte a través de las nubes, guiados por un Douglas B-66 Destroyer, equipado con radar. El Thunderchief fue el principal avión de interdicción en Vietnam.

309

ESTADOS UNIDOS

Cessna A-37 Dragonfly



Uno de los dos aviones de reacción que equiparon a la Fuerza Aérea sudvietnamita, el **A-37**, fue una ingeniosa y relativamente barata adaptación del entrenador inicial de la *US Air Force*, que estaba en servicio desde 1957. Apareció en las versiones **A-37A**, de entrenamiento de tiro, y **A-37B**, que poseía numerosos cambios de detalle, motores más potentes, aviónica mejorada y provisión para el repostaje en vuelo. Uno de los principales cambios de ingeniería fue la instalación de una Minigun de tiro frontal, lo que obligó a rediseñar parte del contorno original de la proa. La viabilidad de este modelo para misiones de combate se probó en 1962, pero hasta 1966 la USAF no se interesó en su adquisición. Cessna recibió un contrato para convertir 39 ejemplares con capacidad bélica. La primera evaluación en combate tuvo lugar al año siguiente.

Al estar basado en un avión concebido para la instrucción de pilotos, el Dragonfly volaba muy bien y era fácil de mantener en aeródromos avanzados. Se reveló adaptable a casi cualquier tipo de misión de primera línea, desde la escolta de convoyes hasta el apoyo inmediato y el control aéreo avanzado, y era capaz de llevar una considerable carga ofensiva en relación a su tamaño y su peso. Fue utilizado profusamente por la Fuerza Aérea sudvietnamita a partir de 1970 y sirvió hasta la invasión de 1975, en la que diversos aparatos cayeron en manos de los norvietnamitas.

Especificaciones
Cessna A-37 Dragonfly
Tipo: biplaza de ataque ligero
Planta motriz: dos turborreactores General Electric J85-GE-17A de 1 293 kg de empuje unitario
Prestaciones: velocidad máxima 816 km/h a 4 875 metros; techo de servicio 12 500 m; alcance 3 700 km
Dimensiones: envergadura 19,51 m; longitud 8,92 m; altura 2,7 m
Pesos: vacío 2 817 kg; cargado 6 350 kg
Armamento: una Minigun de 7,62 mm y hasta 2 575 kg de cargas externas
Usuarios: Camboya, Estados Unidos y Vietnam del Sur

310

ESTADOS UNIDOS

Martin B-57 Canberra

Tras haber intentado producir un Canberra mejorado y dar a la USAF un avión de interdicción nocturna cuando ningún aparato norteamericano poseía las características necesarias, la Martin Company decidió transformar a fondo la célula básica. Para misiones de combate, el biplaza en tándem **B-57B** (el anterior B-57A tenía una cubierta de burbuja parecida a la del Canberra B.Mk 2 del que derivaba) tenía pocos rivales y se labró un historial como avión de interdicción nocturna y bombardeo ligero que muy pocos otros aparatos pueden igualar.

Resulta irónico el hecho de que los últimos bombarderos B-57B estaban a punto de regresar a casa desde Okinawa cuando Estados Unidos empezó a implicarse en la guerra de Vietnam; de hecho, el B-57B realizó la primera misión "oficial" de bombardeo norteamericana de la guerra, en 1964. Tras un período realizando misiones de apoyo en el Sur, donde también sirvió para entrenar a los sudvietnamitas en el gobierno de aviones de reacción, el B-57 se convirtió en un avión de ataque y reconocimiento nocturno muy especializado. El **RB-57** llevaba carísimos equipos electrónicos, cámaras de TV de baja intensidad, radares y sensores en sus misiones nocturnas de búsqueda y ataque "Patricia Lynn".

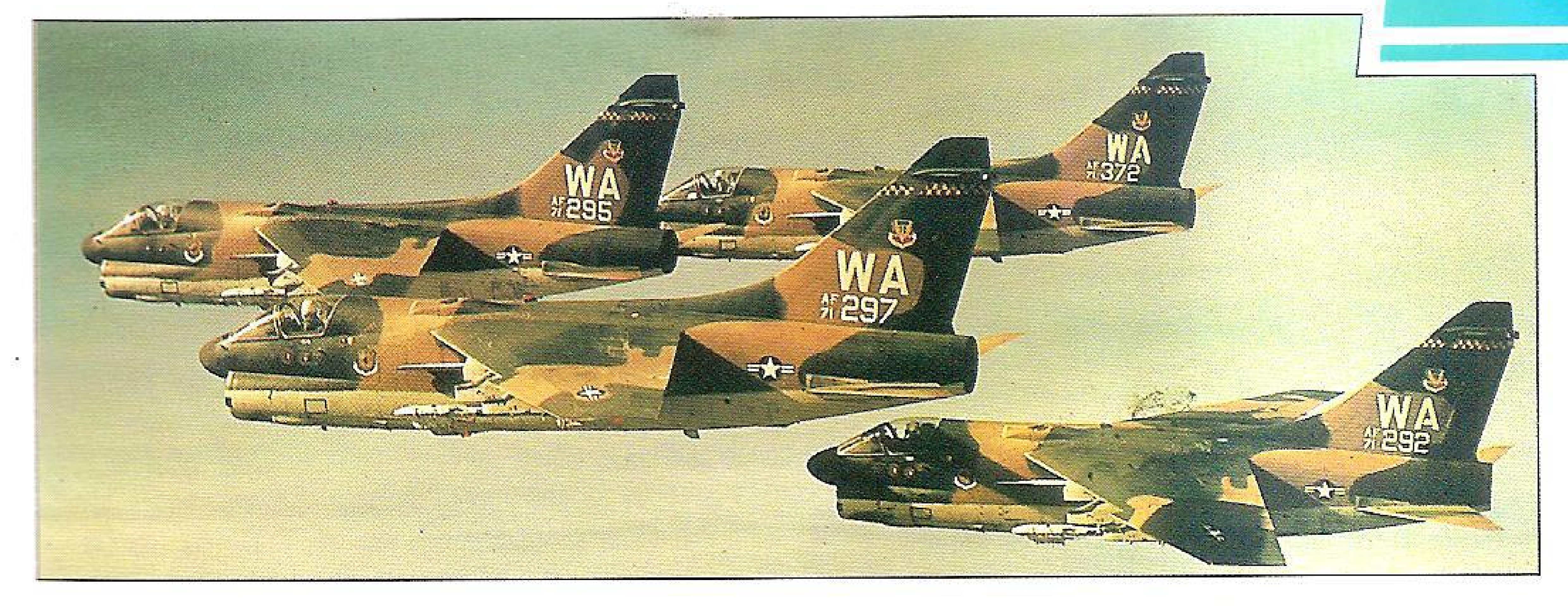
Altamente secretas, estas misiones fueron ejecutadas por hombres no sólo dedicados a su labor, sino también a sus aviones. Su esfuerzo redujo las bajas aliadas, pues el enemigo descubrió que el amparo de la noche no era suficiente para actuar con impunidad.



Especificaciones
Martin B-57B Canberra
Tipo: bombardero de ataque biplaza
Planta motriz: dos turborreactores Wright J65-W-5 de 3 266 kg de empuje unitario

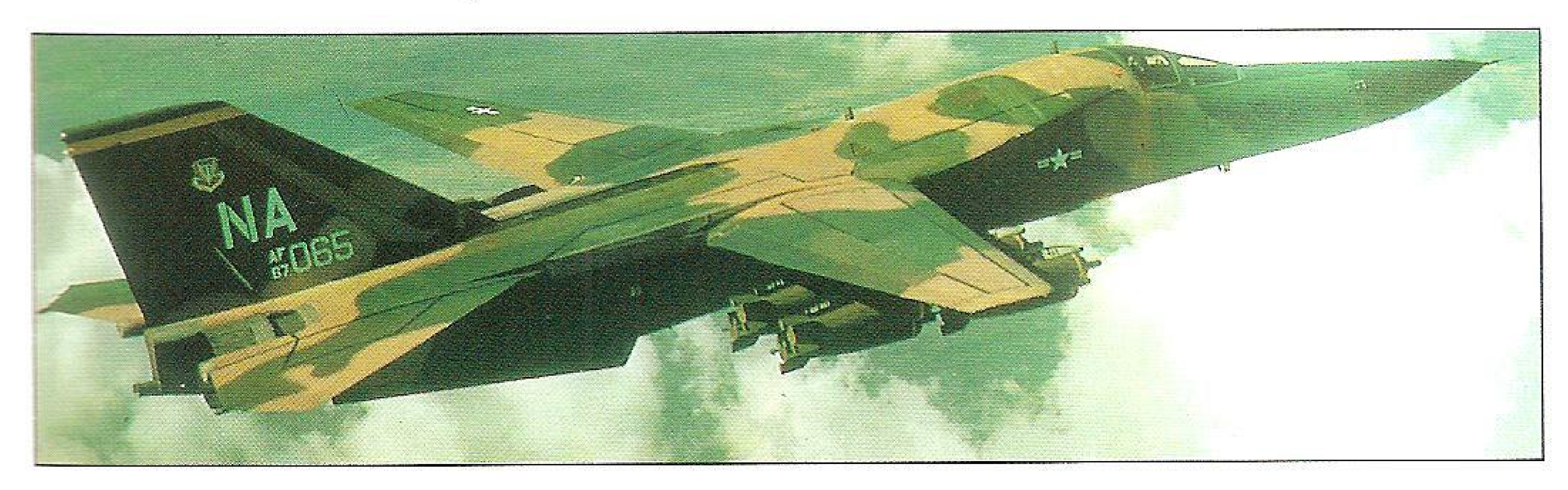


Prestaciones: velocidad máxima 936 km/h; techo de servicio 14 600 m; alcance 3 700 km
Dimensiones: envergadura 19,51 m; longitud 19,96 m; altura 4,75 m
Pesos: vacío 13 060 kg; cargado 25 839 kg
Armamento: ocho ametralladoras de 12,7 mm montadas en el ala y hasta 2 720 kg de cargas externas e internas
Usuarios: Estados Unidos y Vietnam del Sur



Arriba: Diseñado como avión naval de ataque, el Vought A-7 Corsair II fue adoptado por la USAF, que apreció en él su gran capacidad de carga y la precisión de su sistema de lanzamiento de armas. Fue uno de los principales aviones de ataque de la USAF en la fase final de la guerra.

Abajo: El General Dynamics F-111 fracasó en sus primeras misiones en 1968, pero en 1972 se había convertido en el bombardero más avanzado del mundo. El F-111 podía efectuar precisos ataques a baja cota, de día o de noche y con cualquier tiempo.

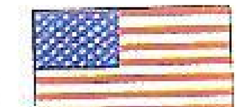


Vought A-7 Corsair II: No muy agraciado (a diferencia del "Corsair I", el F4U), el A-7 fue diseñado como sustituto del A-4 Skyhawk en misiones de ataque ligero, aunque los dos aviones sirvieron al mismo tiempo. Monoplaza de ala alta, el A-7 aportó el *Navigation and Weapons Delivery System* (NWDS), un artilugio realmente preciso. Nació como avión embarcado, pero al final fue adoptado también por la *US Air Force.*

Cessna A-37 Dragonfly: Con sus 6 300 kg, el bimotor biplaza lado a lado A-37 pesaba el doble que el entrenador primario T-37 del que derivaba. Avión muy sencillo, ideal para las fuerzas sudvietnamitas, fue utilizado también por un escuadrón de la *US Air Force.* El A-37, un avión terrestre, fue especialmente eficaz en el apoyo inmediato a las fuerzas aliadas en el Sur.

El piloto de ataque vivía en un mundo especial. Mientras que los aviadores de los aparatos de caza se llevaban todo el aplauso y la gloria —a veces por lo que parecía poco más que el patrullaje de un cielo vacío de aviones enemigos—, el piloto de ataque tenía que trabajar a baja cota, cerca del suelo, donde muchas cosas, desde un árbol demasiado alto hasta unas cuantas balas

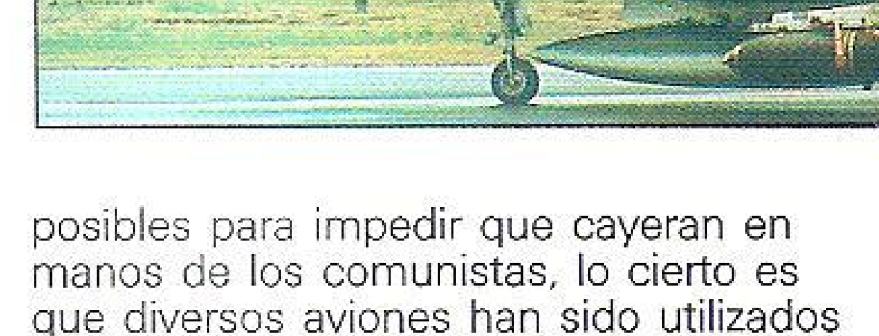
311

ESTADOS UNIDOS 

Northrop F-5 Freedom Fighter

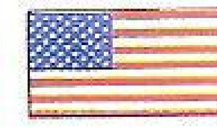
Diseñado como alternativa barata de los grandes, caros y sofisticados reactores de EE UU, el menudo **F-5** debía servir para equipar a países aliados dentro de los planes de ayuda militar norteamericana. Tras intentar que le suministrasen F-4 para misiones de ataque, la Fuerza Aérea sudvietnamita recibió el F-5 en cantidades considerables. La peligrosa red de defensa aérea norvietnamita limitó este modelo a misiones de apoyo en el Sur, donde tenía mayores probabilidades de sobrevivir al fuego desde tierra. Sin embargo, fue un válido caza táctico e importante por ser el primer reactor de la Fuerza Aérea sudvietnamita. Los F-5 de Vietnam del Sur eran modelos "A" modificados expresamente y denominados **F-5C**; las pruebas de combate por pilotos de EE UU, en el programa "Skoshi Tiger", empezaron en 1965. También se suministraron biplazas de entrenamiento y ataque **F-5B** y monoplazas de reconocimiento **RF-5A**.

Este pequeño avión, con sus tanques marginales de perfil tan singular, volaba muy bien y tenía dos cañones de 20 mm y soportes subalares para cargas lanzables. Los F-5A/C fueron mejorados en los modelos **F-5E** y **F-5C** (biplaza) **Tiger II**, con radar de control de tiro en la proa y motores más potentes. Su uso por Vietnam del Sur no impidió la invasión norvietnamita de 1975. Aunque Estados Unidos intentó llevarse todos los ejemplares posibles para impedir que cayeran en manos de los comunistas, lo cierto es que diversos aviones han sido utilizados por la Fuerza Aérea vietnamita.



Especificaciones
Northrop F-5 Freedom Fighter
Tipo: cazabombardero mono o biplaza
Planta motriz: dos turborreactores con poscombustión General Electric J85-GE-13 de 1 850 kg de empuje unitario
Prestaciones: velocidad máxima 1 570 km/h a 10 975 metros; techo de servicio 15 300 m; alcance 1 850 km
Dimensiones: envergadura 7,7 m; longitud 14,38 m; altura 4,01 m
Pesos: vacío 4 708 kg; cargado 6 418 kg
Armamento: dos cañones M39 de 20 mm y hasta 2 800 kg de cargas externas
Usuarios: Estados Unidos y Vietnam del Sur

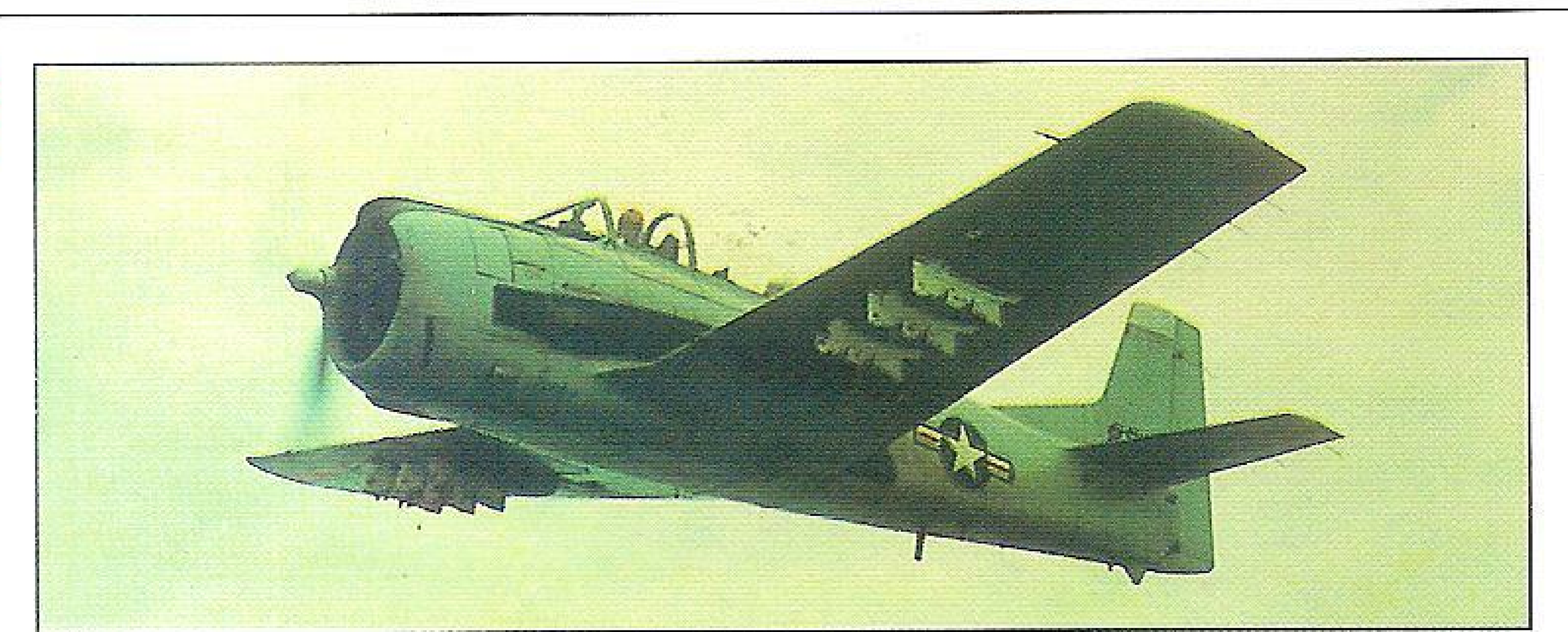
312

ESTADOS UNIDOS 

North American T-28 Trojan

Otro entrenador utilizado en combate en Vietnam fue el **T-28**, que sirvió en las fuerzas aéreas de Vietnam del Sur y Laos. Los primeros ejemplares, tripulados por norteamericanos dentro del destacamento "Farm Gate", realizaron salidas contra el Vietcong para la Fuerza Aérea sudvietnamita e intensivas misiones de ataque al suelo tras la intervención de las fuerzas de tierra de EE UU. Utilizado sobre todo como avión antiguerrilla —dedicado a ataques de escala limitada contra grupos guerrilleros aislados—, el T-28 fue reformado para llevar barquillas de cohetes y otras cargas ofensivas en soportes subalares gracias a que North American había reforzado originalmente la estructura para poder llevar armas ligeras en salidas de entrenamiento de tiro. Había entrado en servicio, en el *Air Training Command*, en 1950.

Este entrenador pequeño y rechoncho, con su enorme cubierta de burbuja, fue muy utilizado en los primeros años de la guerra de Vietnam, pero el esfuerzo impuesto por las misiones de combate en las condiciones de altitud y calor del Sudeste asiático condujo a problemas estructurales, y los primeros **T-28A** (ex USAF) y **T-28B/C** (ex *US Navy*) fueron retirados. En 1962 empezó un programa de refuerzo de las células que devolvió el Trojan a los campos de batalla en la forma del **T-28D**, destinado a las fuerzas aéreas sudvietnamita y laosiana.



Especificaciones
North American T-28 Trojan
Tipo: biplaza de entrenamiento doble mando y antiguerrilla
Planta motriz: un motor radial Wright R-1820-56S de 1 300 hp
Prestaciones: velocidad máxima 566 km/h a 5 500 metros; techo de servicio 11 300 m; alcance 1 930 km
Dimensiones: envergadura 12,37 m; longitud 10 m; altura 3,86 m
Pesos: vacío 2 954 kg; cargado 3 682 kg
Armamento: hasta 1 800 kg de cargas externas, incluidas barquillas de ametralladoras
Usuarios: Estados Unidos, Laos y Vietnam del Sur

de fusil, podían amargarle el día. Aunque su avión era una máquina robusta, tenía que exponerlo, y también a sí mismo, a toda clase de armas automáticas ligeras y pesadas. Tenía que ser preciso cuando arrojaba sus bombas. Tenía que hacer miles de cálculos con la carga bélica, el combustible y la navegación para poder llevar su misión a buen puerto. Y no siempre se salía con la suya.

Las misiones "Alpha" de la *US Navy* fueron el ejemplo último de esfuerzo de ataque. Este término se refería a una incursión aérea en la que tomaba parte más de un tipo de avión. En términos prácticos, significaba que dos o más portaviones lanzaban aviones de caza como los F-4 Phantom II o F-8 Crusader como cobertura superior de una formación mixta en la que iban aviones de ataque ligero, como el A-7 Corsair II, y medio, como el A-6 Intruder, y que tenía como misión "aplanar" un objetivo especial o de gran valor.

En una misión "Alpha" típica, los cazas realizaban una rápida incursión para desorganizar las defensas, ametrallando los campos de aviación y a las tropas enemigas. La fuerza de ataque ligero se ocupaba entonces del objetivo en sucesivas pasadas desde varias direcciones, realizando maniobras de toda clase para despistar el fuego enemigo. La fuerza de ataque medio se dedicaba al mismo tiempo a objetivos más al interior de las líneas.

Para apreciar en toda su magnitud la potencia y eficacia de un ataque "Alpha" había que verlo desde el punto de vista del soldado enemigo atrapado en el mismo. El suelo temblaba en torno a él cuando las bombas explosionaban y los cañones antiaéreos propios tiraban sin cesar para alejar a los aviones norteamericanos. Los cazas, seguidos rápidamente por una oleada tras otra de aviones de ataque a baja cota, parecían estar en todas partes y venir de todas las direcciones. Era una pesadilla de ruido, detonaciones, fuego, restos y metralla, todo ello rematado por el tremendo rugido de los aviones que sobrevolaban el lugar. Algunos soldados enemigos no llegaban a saber quién les había alcanzado. Otros experimentaban unos momentos realmente agónicos que describían como el infierno en la Tierra. Si el ataque había sido bien planeado y ejecutado, pocos de esos hombres vivían para contarlo.

La guerra es la abyección llevada a sus últimas consecuencias. De las bombas —la razón de ser de los aviones de ataque— no puede decirse nada que llegue a conjurar esa imagen aterradora de unos odiosos objetos metálicos capaces de explosionar con una fuerza terrible y ocasionar grandes daños a personas y bienes. Sin embargo, todavía puede hallarse un "aspecto positivo" a los aviones de caza, aspecto que no debe pasarse por alto. Cuando los aviones de ataque hacen bien su trabajo, los daños que causan al enemigo pueden salvar muchas vidas entre los infantes de las fuerzas propias. En Vietnam, los aviones de ataque fueron verdaderos artífices de esperanza —de cierta perspectiva de futuro— para miles de soldados de tierra aliados, hombres que salvaron la vida gracias a que el enemigo había sido atacado desde el aire antes de que pudiese llegar al campo de batalla. Desgraciadamente, eso mismo no puede decirse de los soldados enemigos.



La Ruta Ho Chi Minh era un verdadero cordón umbilical para los guerrilleros del Vietcong y el camino que seguían las fuerzas del Norte para infiltrarse en Vietnam del Sur. En consecuencia, se convirtió en objetivo prioritario de los aviones de ataque estadounidenses.

Comparación de combate

La implicación estadounidense en gran escala en el conflicto de Vietnam empezó con el incidente del golfo de Tonkín y la resolución de agosto de 1964. De entre la contribución a la guerra aérea durante los cinco o seis años siguientes destaca la de dos aparatos muy diferentes diseñados en los años 50: el North American F-100 Super Sabre y el Republic F-105 Thunderchief.

313 North American F-100 Super Sabre

ESTADOS UNIDOS

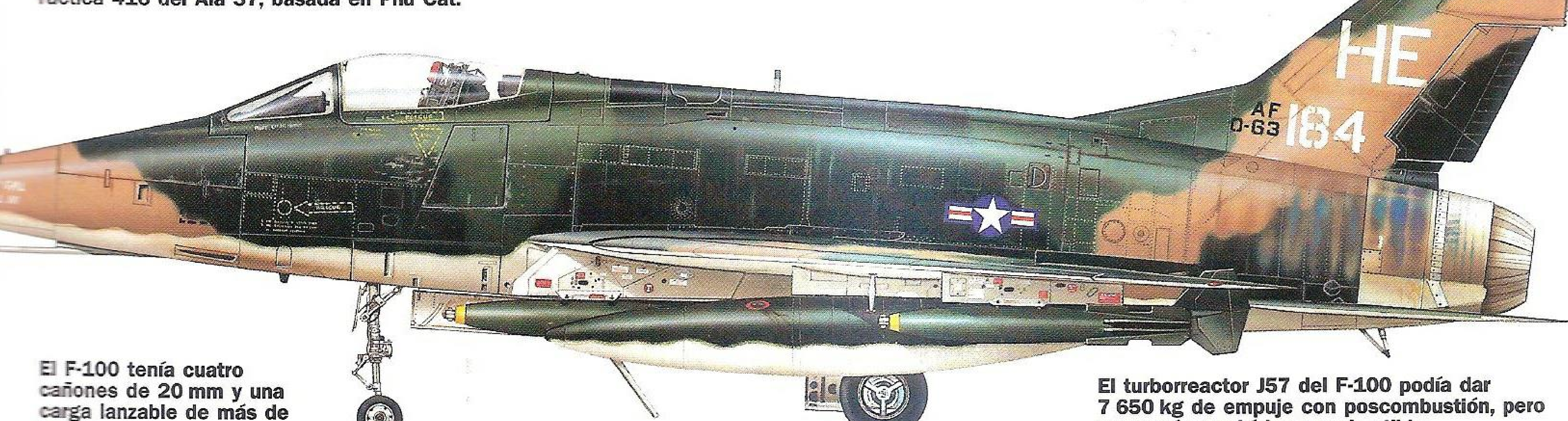
Muchos de los aviones utilizados en Vietnam ya llevaban en servicio varios años cuando fueron llamados a realizar misiones de combate, y el **F-100** no fue una excepción; además, efectuó más misiones operativas que ningún otro aparato.

Al comienzo de la campaña "Rolling Thunder" de la *US Air Force*, el **F-100D** fue enviado sobre Vietnam del Norte a relizar salidas de ataque regulares, pero su velocidad —aunque había sido el primer caza supersónico norteamericano— era insuficiente para 1965, sobre todo para evitar la terrible antiaérea norvietnamita. Limitado generalmente a misiones de apoyo al sur de la Zona Desmilitarizada, el F-100 sirvió también para probar el concepto de la misión "Wild Weasel" de supresión de defensas antes de que ésta fuese asumida por el más robusto F-105.

La mayoría de pilotos y controladores aéreos avanzados (FAC) coincidían en que el F-100 era uno de los mejores aviones para atacar los objetivos puntuales que tan a menudo se les presentaban, aunque no siempre era fácil encontrar blancos ocultos bajo los árboles. Las cosas mejoraron cuando los propios F-100 empezaron a actuar como FAC. Quien superase su turno de 100 misiones como FAC no era un piloto cualquiera, pues esta clase de operaciones era una clara invitación a ser derribado por la antiaérea. Entre 1962 y 1973 se perdieron 186 aviones F-100, la mayoría debidos al fuego desde tierra.

Especificaciones

North American F-100D Super Sabre
Tipo: cazabombardero mono o biplaza
Planta motriz: un turborreactor con poscombustión Pratt & Whitney J57-P-21A de 7 688 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 1 390 km/h a 10 670 metros; techo de servicio 13 700 m; alcance 2 400 km
Dimensiones: envergadura 11,81 m; longitud 15,09 m; altura 4,95 m
Pesos: vacío 9 525 kg; cargado 13 500 kg
Armamento: cuatro cañones M39 de 20 mm y hasta 3 400 kg de cargas externas
Usuarios: Estados Unidos



Este F-100D pertenecía al Escuadrón de Caza Táctica 416 del Ala 37, basada en Phu Cat.

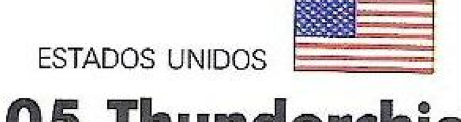
El F-100 fue el primer caza norteamericano capaz de volar en supersónico a nivel, aunque sólo si iba en configuración limpia.

Diseñado en los años 50, el F-100 (apodado "Hun") carecía de la sofisticación de los sistemas todotiempo y de los visores de bombardeo de aviones más modernos. Sin embargo, demostró ser un cazabombardero eficaz y preciso, particularmente cuando atacó objetivos del Vietcong en Vietnam del Sur.

El F-100 tenía cuatro cañones de 20 mm y una carga lanzable de más de tres toneladas.

El turborreactor J57 del F-100 podía dar 7 650 kg de empuje con poscombustión, pero consumía muchísimo combustible.

314 Republic F-105 Thunderchief



Puede que sin el **F-105** la USAF no hubiese podido llevar a cabo su intensiva campaña de bombardeo "Rolling Thunder", pensada para convencer a Vietnam del Norte de que era una locura seguir operando en el Sur. El "Thud" no lo consiguió, pero no porque no lo intentase. Caza capaz de más de Mach 2 y último de la Serie Century, el F-105 era tan largo como un B-17 de la II Guerra Mundial. Llevaba una pesada carga de bombas y podía velar por sí mismo en combate, pues tenía un cañón M61 en la proa, algo de lo que carecía el Phantom. Los "Thud" abatieron 28 MiG en el aire.

Este duro monstruo era querido por sus pilotos porque les llevaba de regreso a casa aunque estuviese cosido a balazos y metralla. Se decía que el motor con poscombustión J75 podía ingerir piedras por los difusores de admisión y soltarlas por las toberas convertidas en arena.

Los F-105 biplazas se ocuparon de una de las tareas más peligrosas de la guerra al convertirse en aviones "Wild Weasel". Dotados de equipos electrónicos para detectar a los SAM y luego atacarlos con sus misiles Shrike y Standard, estos aviones dieron un gran rendimiento, si bien se perdieron numerosos ejemplares en combate.

Especificaciones

Republic F-105 Thunderchief
Tipo: cazabombardero mono o biplaza
Planta motriz: un turborreactor con poscombustión Pratt & Whitney J75-P-19W de 11 113 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 2 240 km/h a 10 975 metros; techo de servicio 15 850 m; alcance 2 975 km
Dimensiones: envergadura 10,65 m; longitud 19,85 m; altura 5,99 m
Pesos: vacío 12 474 kg; cargado 17 252 kg
Armamento: un cañón M61 de 20 mm y hasta 6 350 kg de cargas externas
Usuarios: Estados Unidos

Este F-105D perteneció al Escuadrón de Caza Táctica 334 del Ala 4, basado en Da Nang justo antes de que los F-105 fuesen redesplegados en Tailandia.

El Thunderchief fue diseñado como bombardero nuclear táctico, capaz de dos veces la velocidad del sonido en altitud. En combate, a cotas inferiores y con cargas externas, su velocidad máxima más normal era de unos 600 nudos.

El Thunderchief era mucho más capaz que el F-100, pues tenía radar de exploración y telemetría, un avanzado sistema de control de tiro y uno de los primeros computadores de bombardeo.



El F-105 tenía un cañón de tiro rápido Vulcan de 20 mm en un costado de la proa; el ejemplar ilustrado lleva una carga lanzable típica de dos tanques externos y seis bombas de 337 kg. Tenía bodega interna de armas, pero se solía utilizar para estibar carburante adicional.

El motor P&W J75 produce unas 11 toneladas de empuje en su versión militar con poscombustión. Este mismo motor, pero sin posquemador, ha propulsado aviones tan diversos como el comercial Boeing 707 y el avión espía Lockheed U-2.



Un F-100D del Escuadrón de Caza Táctica 615 se dispone a despegar de la pista de Phan Rang. Aunque los Super Sabre se dedicaron al principio a misiones sobre Vietnam del Norte, su tarea principal fue ocuparse de objetivos en el Sur.

SOBRE VIETNAM

Vietnam supuso diversos desafíos para los aviadores norteamericanos. La guerra sobre el Sur se convirtió a veces en una campaña en la que viejos aviones de hélice luchaban contra campesinos armados con fusiles. Por el contrario, los ataques contra el Norte implicaban penetrar en el espacio aéreo más densamente defendido del mundo.

La guerra aérea convencional se divide en varios aspectos, cada uno de los cuales debe observarse en su momento para alcanzar la victoria en los cielos y ayudar a las tropas de tierra a ganar el conflicto. La superioridad aérea supone el control del cielo sobre el campo de batalla. Las operaciones contraaéreas pretenden eliminar el poder aéreo enemigo antes de que pueda acudir al combate, destruyendo sus bases aéreas. La interdicción representa bloquear la capacidad enemiga de trasladar tropas y suministros al campo de batalla. Las misiones de apoyo inmediato se realizan en respaldo de las tropas empeñadas en combate.

Lo malo de Vietnam fue que no hubo guerra aérea convencional. En el Sur fue un pulso contra guerrilleros, con aviones que eran llamados a cualquier hora del día o la noche para proporcionar apoyo puntual a tropas en contacto con el enemigo en tierra. De los cazas se esperaba que ayudasen a todo el mundo, desde partidas de reconocimiento a reductos asediados, como la base del USMC en Khe Sanh. Incluso cuando las tropas de EE UU habían sido retiradas del Sudeste asiático, el poder aéreo norteamericano siguió empeñado en el apoyo de las tropas sudvietnamitas, y fue un factor determinante en la derrota del intento de invasión norvietnamita de 1972.

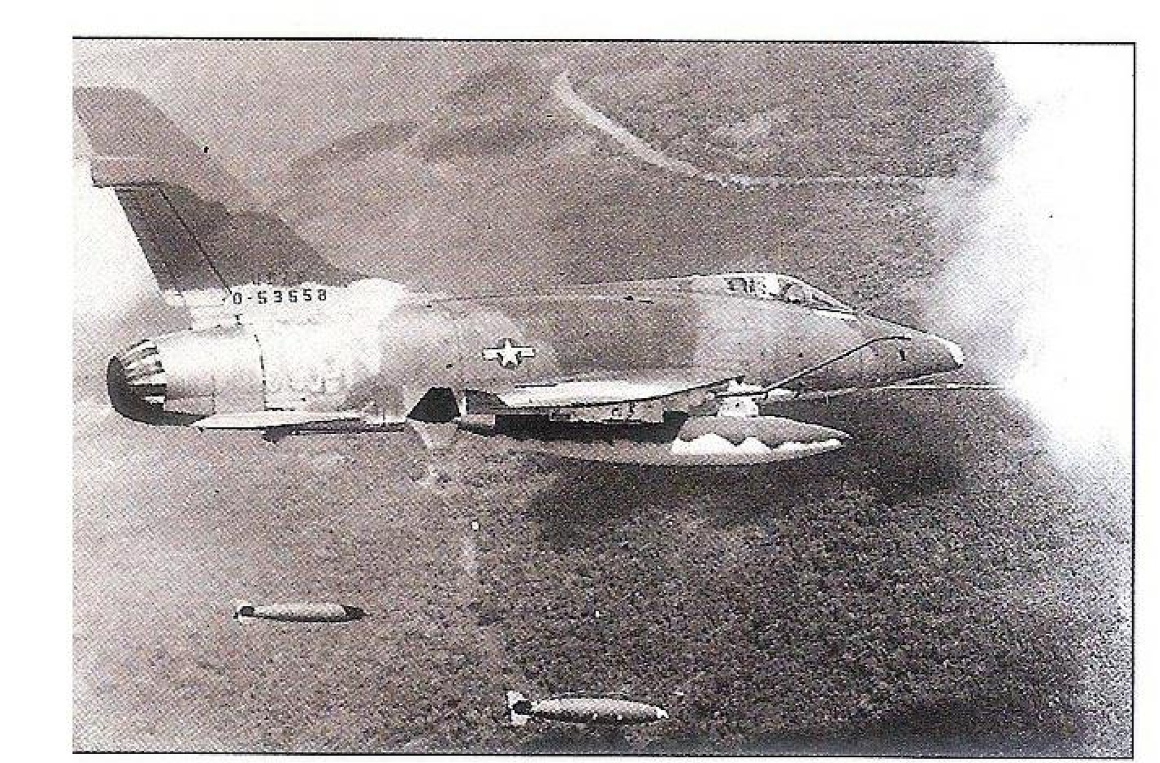
En la Ruta Ho Chi Minh había que impedir que los suministros llegasen del Norte al Sur. El problema estuvo en que, durante gran parte de la guerra, dicha Ruta consistió en innumerables senderos y trochas utilizadas por hombres a pie o en bicicleta, y bombardear una de esas pistas no solucionaba apenas nada. Se hizo un esfuerzo inmenso por anular la Ruta de una forma u otra, y trechos de la misma que pasaban por Laos se convirtieron en las zonas más bombardeadas de toda la Historia. Más tarde, la Ruta pasó a ser una carretera, pero por entonces tenía tal defensa antiaérea que, si bien era fácil de detectar, resultaba mucho más difícil de atacar.

Una defensa férrea

La defensa aérea de la Ruta Ho Chi Minh era una extensión de la de Vietnam del Norte, y sólo en los cielos del Norte los estadounidenses libraron algo parecido a una guerra aérea convencional. Su intención era atacar el potencial de guerra de los comunistas destruyendo objetivos militares y el sistema de transporte, impidiendo que se enviasen suministros a la guerrilla del Sur. Allí se encontraron con las defensas antiaéreas más potentes desplegadas hasta la fecha, con una elevadísima densidad de cañones de todos los calibres, misiles y, también, cazas interceptadores.



Izquierda: Un A-1E Skyraider en vuelo bajo sobre la selva. Era casi imposible dar con un enemigo huidizo en un terreno como este, por no hablar de atacarlo eficazmente. Éste era el tipo de guerra que debían librar los pilotos sobre el Sur.



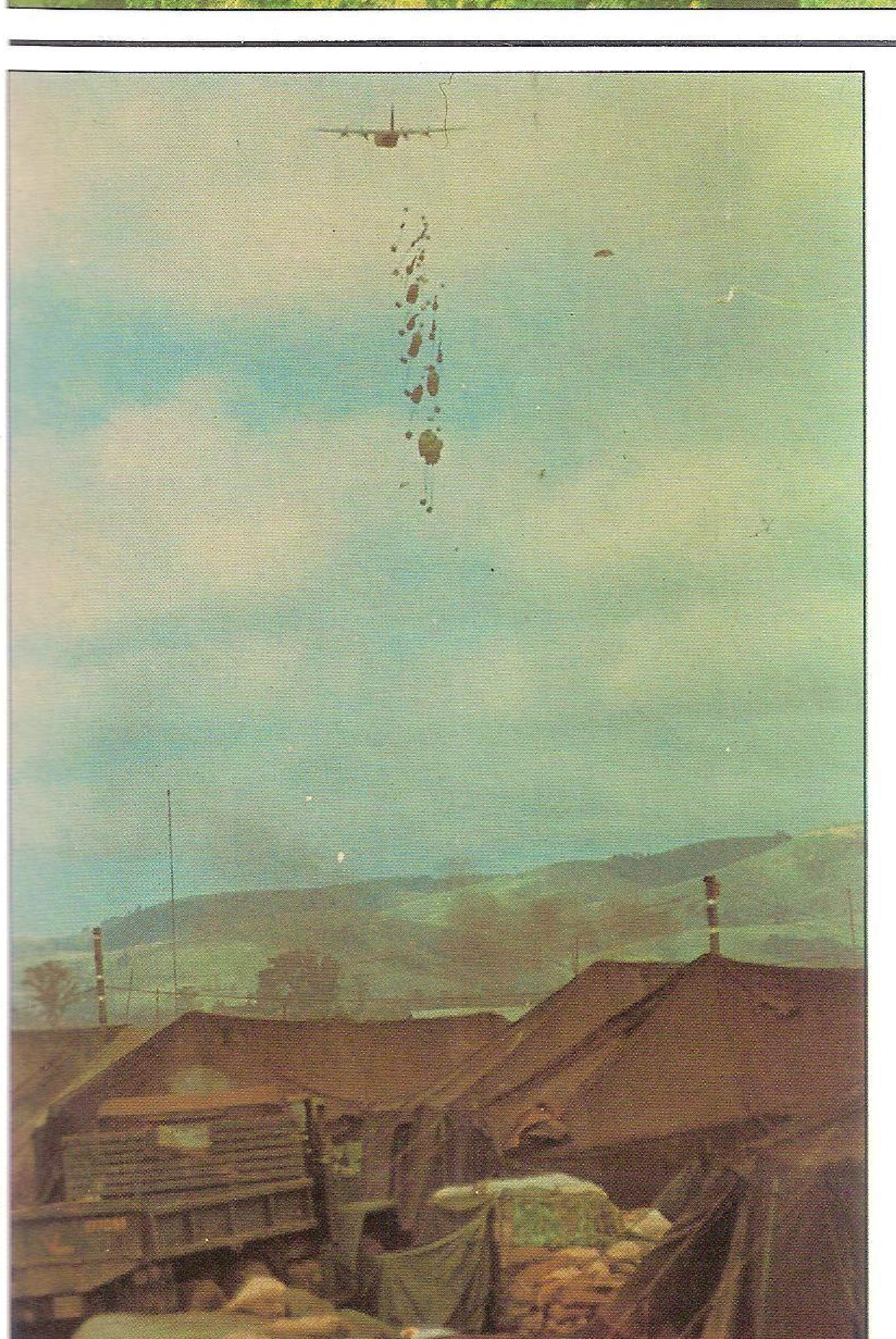


Guerra en el Sur

El poder aéreo táctico norteamericano fue llevado a Vietnam a primeros de los años 60 por los asesores del destacamento "Farm Gate". Volando en viejos aviones de hélice que a veces eran veteranos de la II Guerra Mundial o de Corea, la tarea de estos pilotos era "asesorar" a los sudvietnamitas. Sin embargo, al poco tiempo realizaban ya misiones de combate, y a medida que progresó la guerra acabaron efectuándolas en toda clase de aviones, incluidos los reactores más modernos. Pero los aparatos de altas prestaciones lo tenían muy difícil para ver —y atacar— a un enemigo que se movía a pie bajo la cobertura de la selva. Para poder bombardear un objetivo, dependían de las indicaciones desde tierra o de controladores aéreos avanzados (FAC) en vuelo bajo y lento sobre las posiciones enemigas. Las patrullas de infantería emitían humo fácilmente visible por los aviadores, especificando la situación del enemigo respecto del humo. A veces, los cazas debían atacar a pocos metros de las fuerzas amigas. Para esto mismo, los FAC podían marcar las posiciones enemigas con cohetes fumígenos, y entonces los aviones atacaban justo en la señal.

Arriba, izquierda: Un F-100 ataca posiciones del Vietcong con bombas de 450 kilogramos. Los "Hun" efectuaron más de 360 000 misiones en siete años antes de que, en 1971, fuesen retirados de primera línea.

Izquierda: Un B-26 Invader se prepara para una misión nocturna a principios de los años 60. Este veterano de 20 años fue enviado a Vietnam, dentro del programa de asesoría "Farm Gate", en 1961.



Khe Sanh

El poder aéreo acudió siempre que los comunistas reunieron tropas suficientes para librar una batalla a gran escala. En ninguna parte fue esto más evidente que en Khe Sanh. Cercana a la frontera laosiana y la Zona Desmilitarizada, esta base fue asediada a principios de 1968. Los defensores estaban en una inferioridad de seis a uno, y mucha gente le halló paralelismos con el desastre francés en Dien Bien Phu, 14 años antes. Pero estas dos batallas sólo tenían un parecido superficial. A diferencia de los franceses, los norteamericanos controlaban los terrenos dominantes de los alrededores. Estaban mucho más cerca de sus bases de suministro de lo que lo habían estado los franceses en 1954, facilitando mucho el reabastecmiento aéreo. Pero, sobre todo, los asediados podían llamar al enorme poder aéreo estadounidense, que al final resultó decisivo.

Durante los 77 días de la batalla, los aviones tácticos de la USAF, la *US Navy* y el USMC realizaron más de 22 000 salidas —casi 300 diarias— y arrojaron 40 000 toneladas de explosivo alrededor de la base. Pero esto no fue todo: los bombarderos B-52 machacaron regularmente las concentraciones de tropas durante el asedio, arrojando 60 000 toneladas de bombas en un total de 2 000 salidas.

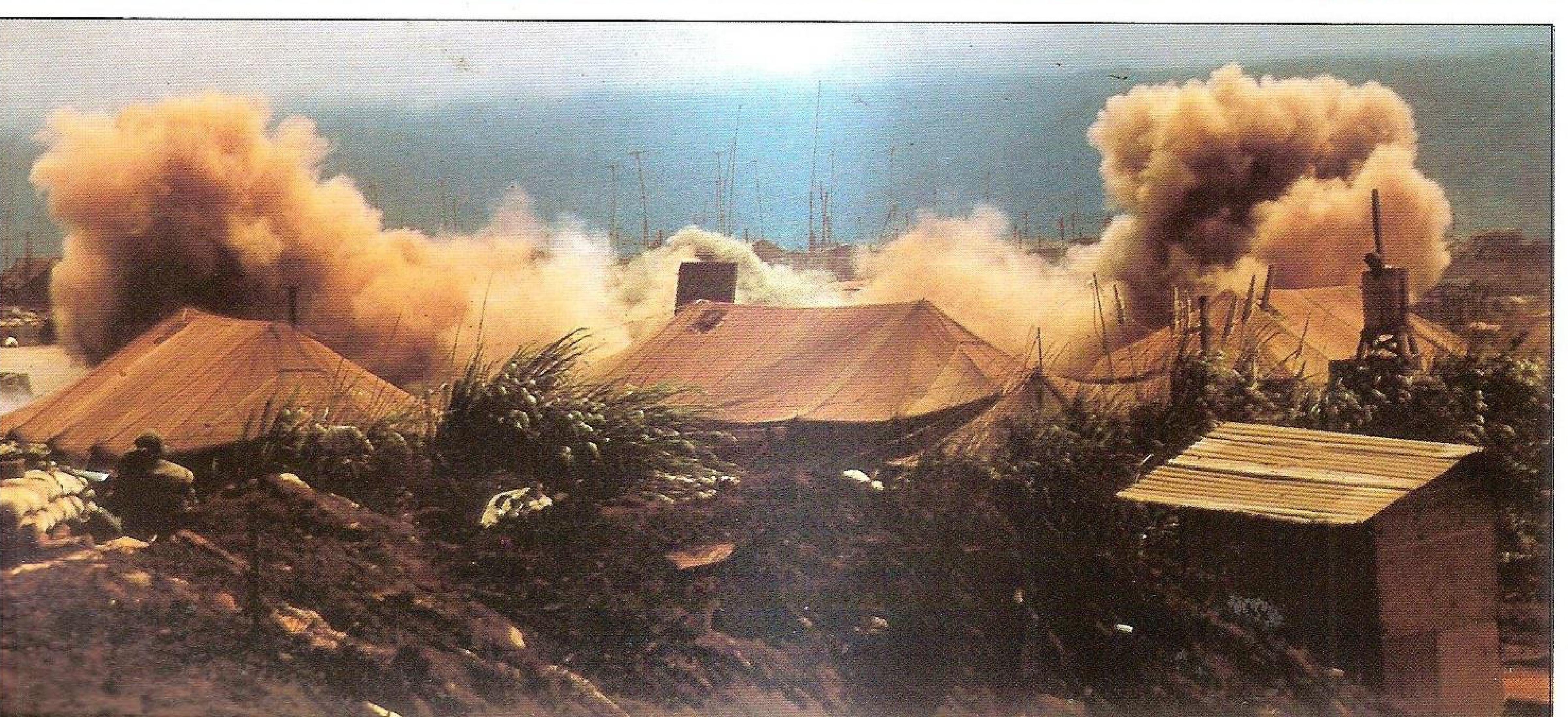
Doscientos cinco *Marines* perdieron la vida en Khe Sanh, pero los norvietnamitas salieron mucho peor parados. Se estima que sus bajas fueron de 15 000 a 20 000 muertos, debidas la mayoría a la masiva aplicación del poder aéreo.

Izquierda: Lanzamiento de suministros para la asediada base de combate del USMC en Khe Sanh. Los enormes recursos de la US Air Force, la Navy y el Marine Corps impidieron que Khe Sanh se convirtiera en otro desastre como el de Dien Bien Phu, base francesa tomada por los comunistas 14 años antes. Abastecidos desde el aire y apoyados por un tremendo despliegue aéreo, los defensores fueron capaces de resistir la aplastante superioridad enemiga.


Arriba, derecha: Unos Phantom del USMC se dirigen al combate. Las alas aéreas de los Marines se empeñaron a fondo en el apoyo de los infantes de Marina en tierra.

Derecha: Proyectiles enemigos baten las posicions de los Marines. No obstante, la batalla de Khe Sanh fue algo más que ataques de cohetes y morteros. Con tres divisiones empeñadas en el asedio, la amenaza comunista no era ninguna frusleria.





Aviones de ataque en Vietnam



North American F-100 Super Sabre
El F-100 fue uno de los primeros reactores supersónicos y el primer avión de reacción estadounidense que arrojó bombas en el Sudeste asiático, en 1964. Desde entonces hasta 1971, en que fue retirado del servicio, efectuó más misiones de combate que ningún otro avión.

Vought F-8 Crusader
Usado por la Armada como caza, el Vought F-8 Crusader se dedicó a misiones más mundanas con los pilotos del USMC, cuya tarea principal era dar apoyo inmediato a los infantes de Marina que combatían en tierra. Operó sobre todo desde la base de Da Nang.

North American OV-10 Bronco
Desarrollado como avión antiguerrilla, el Bronco fue utilizado por la Fuerza Aérea, la Armada y el USMC. Se usó sobre todo para el control aéreo avanzado y llevaba una respetable carga de armas, por lo que también se dedicó al ataque ligero.

Grumman A-6 Intruder
El Intruder fue un avión fabuloso cuando entró en combate, en 1965. Sus avanzados sistemas le permitían arrojar su pesada carga de bombas con gran precisión y con cualquier tiempo.

Vought A-7 Corsair II
Desplegado en portaviones en 1967, este sucesor del A-4 Skyhawk se convirtió en el principal avión de ataque ligero de la Armada, y su gran carga de bombas y su precisión propiciaron que fuese adoptado también por la Fuerza Aérea.

Cessna A-37 Dragonfly
Desarrollado del entrenador [illegible] se usó en misiones de ataque [illegible] incluida la escolta de salidas de [illegible] las antiguerrilla y el control aéreo [illegible] Se convirtió en el avión más [illegible] la Fuerza Aérea sudvietnamita cuando Estados Unidos se retiró de la guerra

Douglas A-1 Skyraider
Uno de los clásicos de la guerra de Vietnam, el Skyraider había entrado en servicio, en la Armada, en los años 40 y aún estaba en activo cuando estalló la guerra. Los sudvietnamitas recibieron sus primeros A-1 en 1960, y este modelo fue utilizado también por la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Grumman F8F Bearcat
Diseñado en 1943 como caza embarcado, el Grumman Bearcat se estrenó en combate como cazabombardero basado en tierra. El Bearcat fue el principal avión de combate de la Fuerza Aérea francesa en Indochina y también el primero de la Fuerza Aérea sudvietnamita, en cuyas filas estuvo en servicio hasta 1959.

Northrop F-5 Freedom Fighter
El F-5 fue enviado a Vietnam en 1964-65 para ser evaluado en combate y, aunque era veloz y ágil, le faltaba alcance y llevaba una carga limitada para lo que quería la USAF. Más de 100 ejemplares se suministraron a los sudvietnamitas, para quienes fue un avión avanzado.

Martin B-57
Desarrollado del británico Canberra, el B-57 fue uno de los primeros aviones de EE UU desplegados en Vietnam. Usado para el apoyo aéreo, su principal contribución a la guerra fue en misiones de interdicción nocturna contra la Ruta Ho Chi Minh.

McDonnell Douglas F-4 Phantom II
El F-4 fue el principal avión táctico de los últimos años de la guerra, utilizado en diversas clases de misiones por la Armada, la Fuerza Aérea y el Cuerpo de Infantería de Marina. Debido a su intensa actuación, se perdieron en acción más Phantom que ningún otro avión.

Republic F-105 Thunderchief
Apodado "Thud", el F-105 fue diseñado como avión de ataque nuclear. Junto con el F-4, el Thunderchief llevó la guerra hasta el corazón de Vietnam del Norte. Operó desde bases en Tailandia y se dedicó al bombardeo desde cotas medias y bajas, sobre todo contra las defensas.

La guerra contra la Ruta

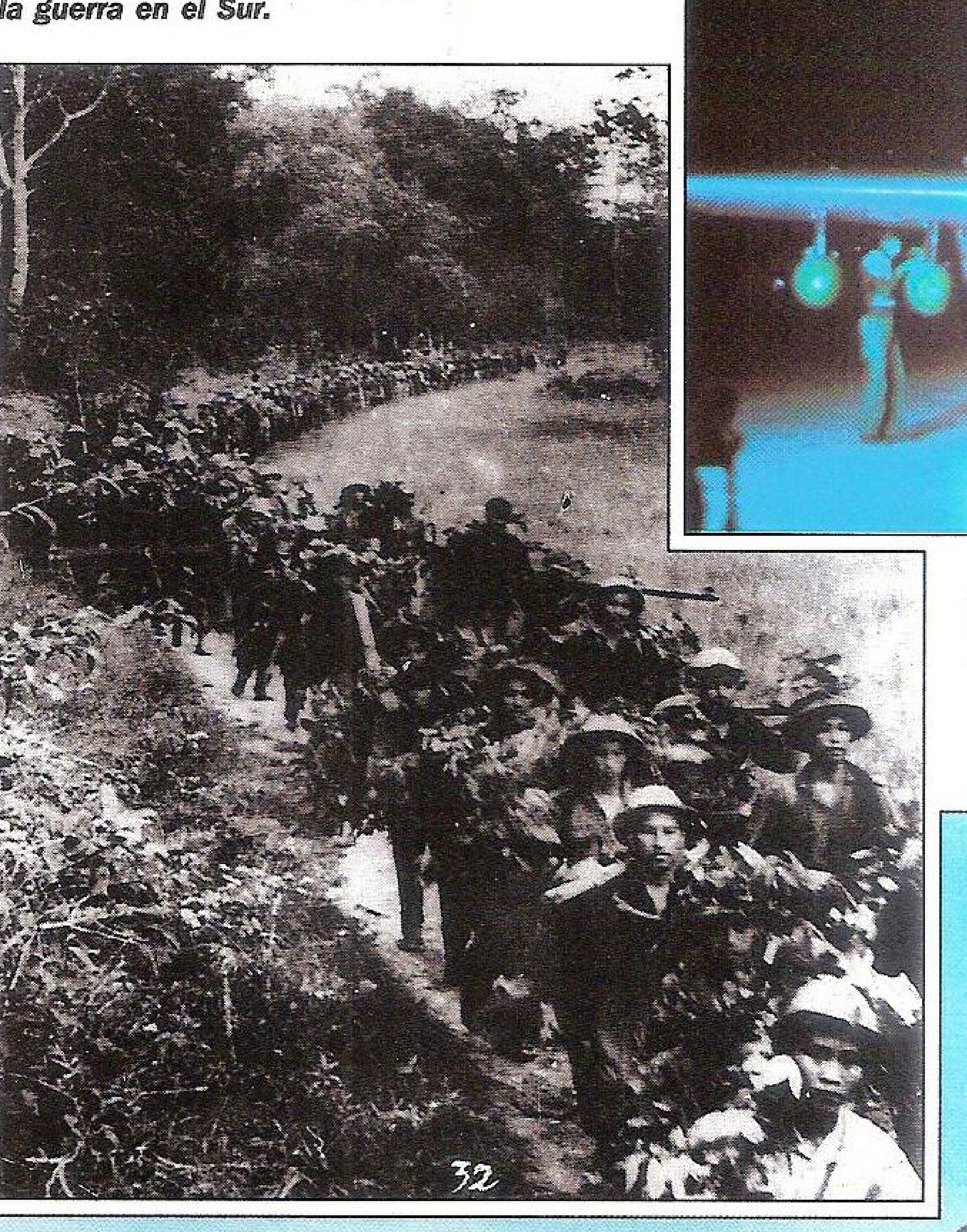
La Ruta Ho Chi Minh discurría desde Vietnam del Norte, a través de los montes de Annam, Laos y Camboya, hasta el delta del Mekong, con ramificaciones que llegaban a todos los rincones de Vietnam del Sur. Pese a años de bombardeos y a la invasión de Camboya, que pretendía cortar para siempre la Ruta, ésta fue mejorando continuamente. El viaje de Saigón al Delta podía durar tres meses durante los primeros años de la guerra, pero en 1975 duraba menos de una semana.

El problema de las fuerzas de EE UU residía en la detección del tráfico por la Ruta. Se usaron grupos de comandos infiltrados en Laos y Camboya para informar de cualquier movimiento y guiar ataques aéreos. También se intentaron soluciones muy tecnificadas. El programa "Muscle Shoals/Igloo White" suponía el lanzamiento de sensores a lo largo de la Ruta; éstos detectaban cualquier ruido de movimiento, así como las señales de radio emitidas por los sistemas de encendido de los camiones que viajaban hacia el sur. Los datos eran enviados, mediante un avión retransmisor, a un lugar conocido como Centro de Infiltración. Este procedimiento dio unos resultados aceptablemente buenos, aunque de ningún modo se consiguió frenar el tráfico de hombres y suministros por la Ruta.



Arriba: Un Lockheed Neptune de la US Navy arroja un sensor frenado por paracaídas hacia la Ruta Ho Chi Minh. Equipados con detectores acústicos y sísmicos, los sensores se clavaban en el suelo y permanecían inertes hasta ser activados por el paso de tráfico. Los datos recogidos eran enviados, mediante aviones retransmisores, a Nakhon Phanom, donde se actuaba contra la infiltración.

Abajo: Una unidad comunista marcha por la Ruta hacia Vietnam del Sur. Hombres y suministros viajaban desde Vietnam del Norte, por Laos y Camboya, para alimentar la guerra en el Sur.



Arriba: Su eficaz sistema de navegación hacía del B-57 un avión idóneo para operaciones nocturnas contra la Ruta, en la que el enemigo era sorprendido en una situación que le era desventajosa.

Abajo: Los B-57 más extraños fueron los del proyecto "Tropic Moon", modificados con TV de baja intensidad, FLIR y guía láser para armas de precisión con el fin de realizar ataques contra la Ruta.





Arriba: La creciente sofisticación de las defensas requirió unos medios cada vez mejores para lidiar con ellas. Este F-105 "Wild Weasel" está armado con misiles antirradiación Shrike y Standard.

Izquierda: La supresión de las defensas aéreas enemigas supuso el ataque de aeródromos y emplazamientos de misiles y radares; en esta foto hay ejemplos de todos ellos.

Arriba: Un Republic F-105 dispara un misil Bullpup. Las armas guiadas fueron necesarias cuando hubo que atacar objetivos que sólo podían destruirse mediante impactos directos.

Comadrejas salvajes

Lanzar ataques en Vietnam del Norte era mucho más arriesgado que ir contra las guerrillas del Vietcong en el Sur. Las defensas de Hanoi comprendían misiles, cañones y cazas, todos ellos controlados por una completa red de radar. Sin embargo, tales defensas lograron derribar menos aviones norteamericanos de lo que podía esperarse. Las contramedidas de la *US Air Force* y la *US Navy* mejoraron a medida que lo hacían las defensas, y las pérdidas de aviones fueron menores de lo que lo habían sido los primeros años.

Los aviones de guerra electrónica se utilizaron para analizar e interferir los sistemas de radar hostiles. Los aviones más activos fueron los "Wild Weasel" (comadrejas salvajes). Eran aparatos de supresión encuadrados en el programa "Iron Hand" y que usaban misiles que se guiaban hacia los radares de control de los SAM, así como bombas y cohetes para destruir los emplazamientos de misiles y cañones. Los "Wild Weasel" fueron muy temidos por los sirvientes de la antiaérea norvietnamita, y no sin motivo, pues destruyeron un gran número de emplazamientos de radar, cañones y misiles.

Las *Route Packages*

Las exigencias de las misiones en Vietnam del Norte obligaron a recurrir a los aviones más avanzados. Bautizadas "Rolling Thunder" y "Linebacker", las operaciones sobre el norte implicaron a aviones de la Fuerza Aérea y el USMC basados en Vietnam del Sur y Tailandia, así como a aparatos de la Armada desplegados en portaviones en el golfo de Tonkín. El fin primero de estas acciones fue al principio la destrucción del sistema de transporte norvietnamita; luego se amplió hasta incluir industrias petrolíferas, polvorines, centrales energéticas, fábricas y aeródromos. Sin embargo, un estricto control político obligó a atacar sólo objetivos elegidos desde Washington; de este modo, los aviadores fueron enviados al combate con una mano atada a la espalda.

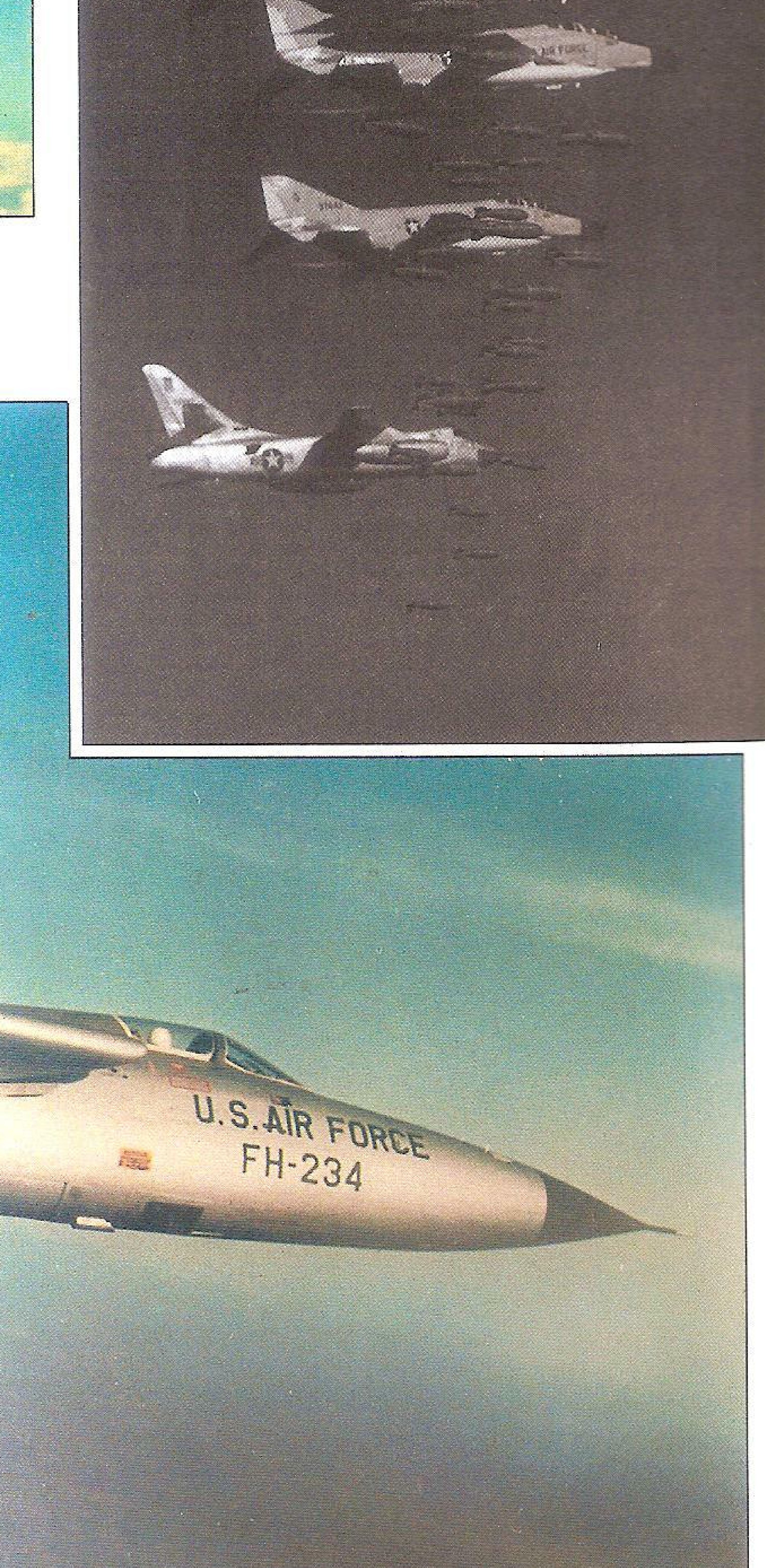
Vietnam del Norte fue dividido en zonas operacionales conocidas como *Route Packages*, abreviadas "RP" o "Paks". A la USAF correspondían la Pak 1, al norte de la Zona Desmilitarizada; la Pak 5, en el noroeste; y la Pak 6A, que incluía Hanoi y el área al noroeste de la capital, hasta la frontera con China. Los aviadores de la USAF participaron también en acciones en las RP de la Armada, como la larga campaña para destruir el puente de Ham Rung, que salvaba el río Song Ma en la zona de Tanh Hoa. Esta estructura de hormigón desafió todos los intentos de destruirla hasta 1972, en que fue demolida por los F-4 Phantom II del Ala de Caza Táctica 8.



Arriba: Un avión de guerra electrónica Douglas EB-66 en compañía de aviones de reconocimiento RF-4 Phantom II y McDonnell RF-101 Voodoo.

Abajo: Un F-105 se dispone a bombardear un aeródromo cerca de Hanoi. Este reactor llevaba doble carga de bombas que un B-17 de la II Guerra Mundial.

Derecha: Una formación de F-4 Phantom II arroja sus bombas sobre Vietnam del Norte en compañía de un B-66 Destroyer dotado de ayudas al bombardeo.





Bob Lines y su punto, fotografiados de camino hacia la Pack 6 durante su primer turno de operaciones, en 1965. Estos aparatos pertenecían al Escuadrón de Caza Táctica 44, basado en Okinawa pero destacado temporalmente a Korat.

EL "THUD" EN COMBATE



El F-105 podía llevar una impresionante carga lanzable: aquí tenemos un ejemplar con 16 bombas de 337 kg. Una carga más usual en Vietnam era, por ejemplo, de seis bombas en los enganches ventrales y tanques auxiliares de 2 000 litros en los soportes subalares.

El Republic F-105 era una fiera. Conocido afectuosamente por sus pilotos como "Thud" (batacazo), fue uno de los aviones que llevó la guerra a Vietnam del Norte.

Bob Lines se "graduó" en el F-105, en la base de Nellis (Nevada), en 1963, y fue uno de los primeros que lo pilotó en combate.

Su primera misión tuvo lugar en enero de 1965, desde Korat, encuadrado en el Escuadrón de Caza Táctica 44. Formó parte de un grupo de 16 aparatos enviados contra un importante cuello de botella en Laos, el puente fluvial de Ban Ken. "Por razones políticas,



Los F-105 que atacaban Vietnam del Norte operaban desde aeródromos en Tailandia. Ésta es la línea de vuelo de Takhli, donde había dos escuadrones de "Thud". A finales de 1965, cuando se tomó esta fotografía, se estaba poniendo en práctica un programa de camuflar los Thunderchief, que hasta entonces habían volado con el metal desnudo.

tuvimos que ir a Da Nang y atacar desde allí. Los F-105 estaban al mando de los tenientes coroneles Robbie Risner, del 67 TFS (con ocho aviones), y Bill Craig, del 44 FTS (otros ocho). También participaban entre cuatro y ocho F-100D Super Sabre y dos F-101. Despegamos de Da Nang y repostamos en vuelo de un cisterna con pértiga rígida, cuando todo nuestro entrenamiento había sido con el sistema de manga. En la guerra pasan estas cosas."

En cabeza iban los RF-101C Voodoo del Escuadrón de Reconocimiento Táctico 15. Uno de los puntos de verificación era la llanura de los Jarros.

"Íbamos a virar a la derecha para cubrir unas cuantas millas y romper a la izquierda 180 grados para el bombardeo. Justo antes del PV, nos indicaron «Por escalones, a la derecha». Yo era el número 15, el elemento líder de la última patrulla, y toda esa gente iba a virar conmigo. De repente te quedas sin velocidad ni ideas.

"El meteorólogo había olvidado decirnos que no llovía desde hacía tres meses, así que cuando Risner soltó su primera bomba se formó una terrible nube de polvo que se elevó hasta los 12 000 pies, ocultándonos el puente, la carretera, todo. Nos metimos en la nube y salimos por el otro lado. Los de abajo tiraban con todo.

"Al disiparse el humo vimos que un RF-101 había recibido daños y regresaba. Un F-100 había caído; el tipo que lo pilotaba era Charles Ferguson. Nosotros habíamos perdido el F-105 de Al Vollmer.

"El plan era repostar y regresar a Da Nang. Éramos muchos aviones. Intentabas encontrar tu cisterna. Nos correspondía un cisterna específico, y si no dabas con el tuyo, no repostabas. Larry Guarino, que acabó como prisionero de guerra, llegó a decir a los de un cisterna que si no le llenaban los tanques, les dispararía."

Tácticas

"Al volver a Da Nang encontramos tormentas sobre toda la zona. Da Nang tenía una única pista. Algunos tuvimos que desviarnos a Korat. Allí estuvimos un tiempo y aprendimos mucho sobre tácticas y cosas parecidas.

"Necesitábamos perfeccionar las tácticas porque los cielos sobre Vietnam del Norte se estaban poniendo mal. Podías encontrarte a los MiG en el aire y había actividad SAM. La formación que utilizábamos entonces era la de caja. Estaba basada en la forma en que los viejos B-17 iban al combate. Ellos iban en caja para conseguir la máxima potencia de fuego de sus ametralladoras de 12,7 mm, y nosotros usábamos la caja para darnos la máxima cobertura con nuestras ECM. Nuestros esquemas eran tales que la caja ofrecía la máxima protección.

"Ingresabas en el objetivo a, pongamos, 480 nudos. Cuanto menos tardases en entrar y salir de allí, más seguro estabas. Cuando nos entrenamos en Nellis nos habían dicho que debíamos entrar a 380 o 400, pero en Vietnam todo era distinto: ibas todo lo rápido que podías.

"Aunque sobre nosotros pesaba la amenaza de los MiG y de los emplazamientos SAM, no recuerdo una sola misión en la que debiésemos deshacernos de la carga por culpa de eso. Hubo veces en que soltamos el lastre porque alguien de la formación había sido alcanzado –entonces todo se centraba en que pudiera regresar sano y salvo–, pero, que yo recuerde, nunca soltamos la carga porque un MiG nos estuviese dando una pasada.

"Te aproximabas al objetivo. Salías a la radio y decías a la patrulla: «Objetivo a la vista, a las 12» o «a las 11». Siempre acordábamos antes la forma de romper para bajar al ataque. Nos asegurábamos de que todos estuviésemos en «verde», es decir, que hubiéramos activado todos los selectores. Antes del objetivo, el jefe ordenaba «Vamos allá y poned el verde», indicándonos que armásemos los interruptores y los selectores de los soportes.

"Entonces adquiríamos el objetivo. Nuestras tácticas en Korat eran algo distintas de las que usábamos desde Takhli. Entre las tácticas que empleábamos estaba aquella en la que el punto se pega al líder. Entonces éste guía el ataque. Intentábamos que nuestra pasada sobre el objetivo fuese todo lo impredecible posible. Por lo general, soltábamos las bombas a unos 520 nudos y desde una altitud de unos 8 000 pies. Era bombardeo visual: todo sujeto a un ángulo de bombardeo, una velocidad y una imagen en el visor predeterminadas.

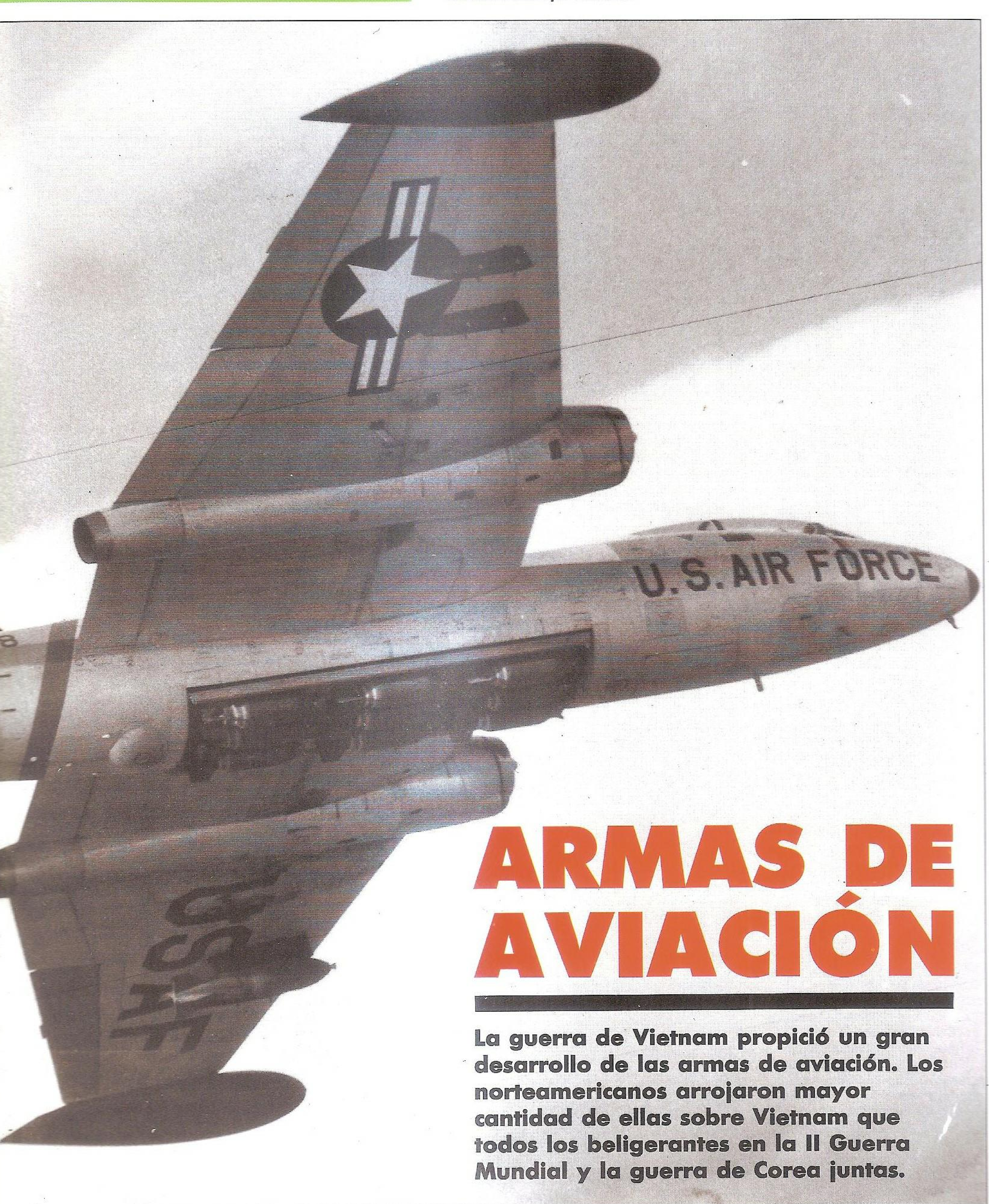
"Las granadas de 85 mm hacían un humo rojo y negro. Tiraban a gran altura. Por lo general, intentaban darte cuando volabas a unos 18 000 pies. Y no paraban de tirar. Los proyectiles de 37 mm hacían un humo blanco o gris. Los norvietnamitas empleaban los 37 mm a una altitud de entre 4 000 y 7 000 pies. Nos llegaron informes, que resultaron ser ciertos, de que a los aviones les disparaba todo quisque, con el arma del calibre que fuese. Tú sabías que te estaban disparando. Cuanto mayor era el calibre de la pieza, más grande la explosión.

"Si mirabas a tu alrededor podías ver el lanzamiento de los SAM, pues producían un tremendo resplandor naranja y provocaban una gran nube de polvo, así como una estela densa al acelerar hacia ti. En una misión, mi punto fue derribado por un SAM.

"Cuando salías del objetivo, dabas un fuerte tirón para recuperar y zigzagueabas como un poseso. Tanto como pudieses. Muchas veces, cuando salíamos del objetivo no volvíamos de inmediato a nuestra ruta de regreso. En primer lugar intentábamos adquirir velocidad, volando a nivel sobre la selva, y alejarnos lo antes posible del objetivo, pues en general era bastante peligroso quedarse cerca de él. Al mismo tiempo, te comunicabas con tu patrulla y comprobabas que habían roto a izquierda y derecha al salir del blanco.

"Una de las razones para salir pitando de esa manera era porque los norvietnamitas sabían qué objetivo íbamos a atacar. No hace falta ser ninguna lumbrera para figurarse que íbamos a por él. Desde luego, en la Casa Blanca no tenían unos tácticos muy brillantes para decidir los objetivos que debíamos atacar.

"Así es que nos alejábamos del blanco a toda mecha. Entonces intentabas reagrupar tu patrulla, pues al salir de la zona de peligro podía haberse dispersado bastante."



Un Martin B-57 rompe para el ataque, con la bodega de armas abierta y dispuesto a soltar su carga de bombas de 340 kg. Este fue uno de los pocos bombarderos ligeros y medios clásicos que operó sobre el Sudeste asiático, pues la mayoría de sus cometidos fueron asumidos por los cazas.

ARMAS DE AVIACIÓN

La guerra de Vietnam propició un gran desarrollo de las armas de aviación. Los norteamericanos arrojaron mayor cantidad de ellas sobre Vietnam que todos los beligerantes en la II Guerra Mundial y la guerra de Corea juntas.

Es obvio que las guerras suponen un gran acicate para el desarrollo de nuevos armamentos. La de Vietnam no fue una excepción, aunque, todo hay que decirlo, no fue un conflicto demasiado clásico. Estados Unidos se sirvió del Sudeste asiático como polígono de pruebas de gran variedad de sistemas de armas, algunos de los cuales iban a cambiar para siempre la faz de la guerra. El conflicto fue también de utilidad a soviéticos y chinos, que suministraron a los comunistas vietnamitas la mayoría de su armamento y observaron con gran interés las batallas aéreas, cada vez más tecnificadas, que tenían lugar sobre Vietnam del Norte.

Es en cierto modo erróneo hablar de la de Vietnam como una guerra única. De hecho, en ella se produjeron tipos de batallas muy distintos, cada uno de los cuales obligó a utilizar armas y tácticas diferentes. En el Sur se trató sobre todo de una campaña antiguerrilla en la que las fuerzas enemigas se mezclaban y confundían con la población. Los aviones no tenían que ser de altas prestaciones; la flexibilidad y la capacidad de carga de armas tenían mayor importancia. Las bombas ordinarias, el napalm, los cohetes y los cañones se utilizaron profusamente contra objetivos terrestres puntuales, en los que la principal amenaza eran armas portátiles. Pero esto último no debe considerarse a la ligera: la grandísima mayoría de las bajas de aviones de combate estadounidenses se debieron al fuego antiaéreo ligero.

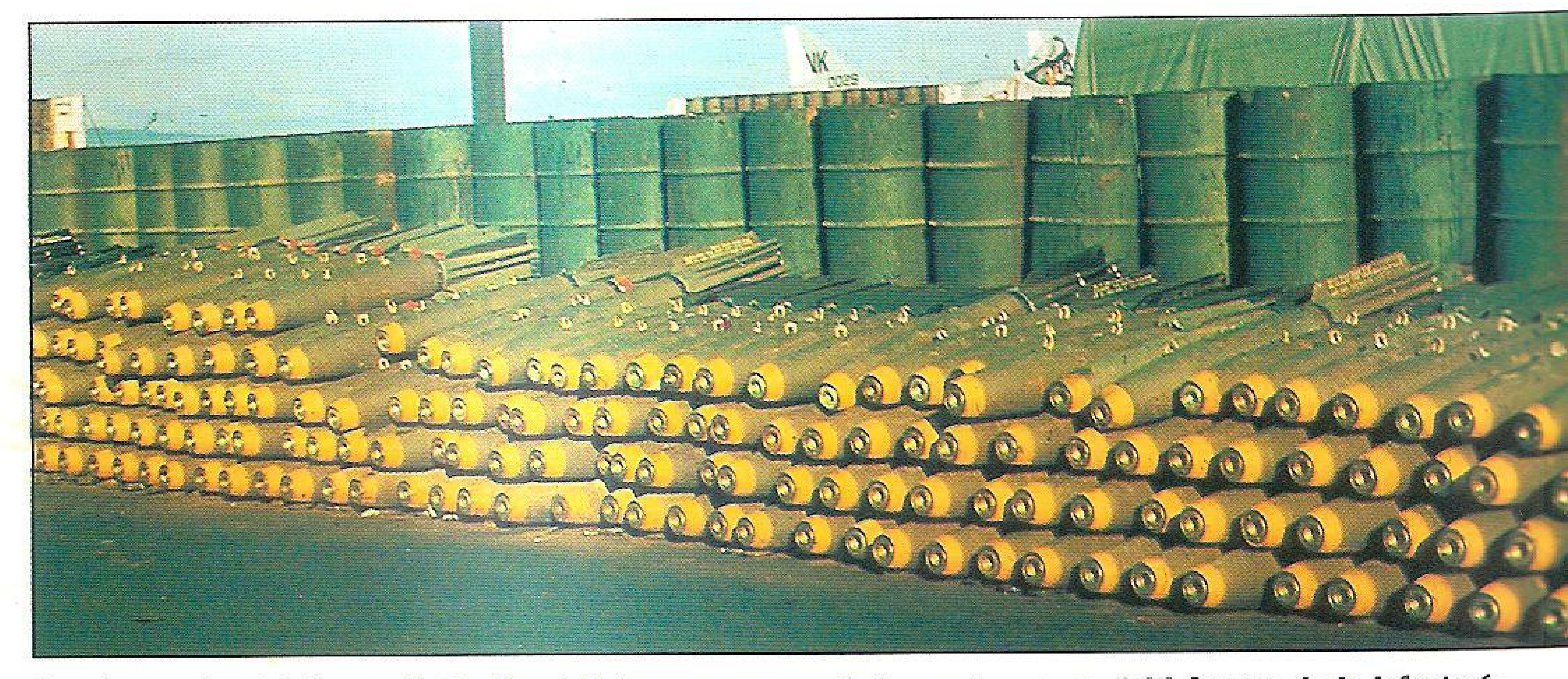
En algunas ocasiones, la guerra en el Sur se convertía en algo más que en una campaña antiguerrilla. En el valle de Ia Drang en 1965, o en Khe Sanh en 1968, o durante la invasión de Camboya en 1970, se produjeron batallas en gran escala. En tales casos, el enemigo se agrupaba en formaciones grandes y bien organizadas y, aunque carecía de cobertura aérea, podía estar equipado con artillería y carros ligeros. Contra estos últimos los norteamericanos emplearon por primera vez en combate las bombas guiadas por láser.

El conflicto de Vietnam vio el empleo de la tecnología más moderna contra la Ruta Ho Chi Minh, en la que sensores y sistemas remotos de retransmisión de señales proporcionaban información sobre el objetivo a las fuerzas de interdicción. Los ataques en sí contra los convoyes se llevaban a cabo con armas más corrientes.

Las operaciones contra Vietnam del Norte tuvieron un cariz muy distinto. Se trató de un pulso exclusivamente aéreo contra un enemigo que desplegaba gran cantidad de armamento sofisticado. Las defensas aéreas fueron suprimidas por la tecnología más moderna, pues cada avión llevaba complejas contramedidas electrónicas y se hizo uso de aviones especializados "Wild Weasel" para atacar los emplazamientos de radar con misiles antirradiación. Estas "armas inteligentes" habían sido diseñadas para guiarse hacia las emisiones de los radares de control.

1 Bombas

Las bombas cambiaron bastante en los años que siguieron a la II Guerra Mundial. La mayoría de las armas arrojadas por los aviones tácticos en la guerra de Vietnam fueron modelos de baja resistencia diseñados en los años 50. Eran armas de paredes gruesas y su efecto letal estaba tanto en la metralla como en su onda expansiva. La Mk 81 de 112 kg era una bomba poco eficaz, pero las Mk 82, 83 y 84, de 225, 450 y 950 kg, respectivamente, fueron un éxito. Una variante de la Mk 84 fue utilizada también como mina para bloquear el puerto de Haiphong. La Mk 117 era una bomba más vieja, de 337 kg, dotada de una cola más estilizada. Conocida como bomba de demolición, la Mk 117 fue empleada con éxito contra obras defensivas. La mayoría de las bombas utilizaron colas de frenado, tales como la Snakeye, que se abrían una vez se arrojaba la bomba y la deceleraban de forma considerable. Esto permitía arrojar las bombas a muy baja altitud sin peligro de que el avión lanzador fuese alcanzado por la onda expansiva de las mismas.



Bombas en la plataforma de Da Nang, listas para ser cargadas en los cazas del I Cuerpo de la Infantería de Marina. Se almacenaban en refugios muy protegidos hasta que eran necesarias, pues una sola granada de mortero enemiga que cayese entre ellas habría desencadenado una catástrofe.

2 Cohetes

Los cohetes de aviación, desarrollados en la II Guerra Mundial, prometían ser una eficaz forma de potencia de fuego a un coste relativamente bajo. Se consideraba que una salva de cohetes equivalía a la andanada de un destructor, si bien aquéllos eran menos precisos que los cañones. Sin embargo, los cohetes eran ideales para destruir objetivos como trenes y convoyes de carretera, pues una salva cubría una zona muy amplia. Los FFAR (cohetes de aviación de aletas desplegables) utilizados en Vietnam eran armas de 70 mm. Desarrollados al principio para aplicaciones aire-aire —dentro del sistema "Mighty Mouse" que armaba a los interceptadores F-86D—, los FFAR equiparon a numerosos aviones tácticos pero encontraron su aplicación más eficaz a bordo de helicópteros y aviones ligeros antiguerrilla. El supersónico Zuni era un arma bastante mayor, de 127 mm de diámetro y dotada de cabezas rompedoras y de carga conformada. Equipada con una espoleta de proximidad, esta última detonaba a 12 metros del objetivo, distancia a la que era muy eficaz contra fortificaciones y obras defensivas.



Un F-100 Super Sabre dispara una salva de cohetes FFAR de 70 mm. Si bien no eran las armas más precisas, los FFAR eran potentes y tenían la ventaja añadida de ser relativamente baratos. Una barquilla de cohetes de esta clase se considera tan destructiva como una salva de un destructor naval de la época en que los destructores montaban baterías de ocho piezas. Tales cohetes son todavía una parte importante de los arsenales aire-superficie.



Los viejos bombarderos B-26 llegaron a Vietnam, a principios de los años 60, con ocho ametralladoras de 12,7 mm apiñadas en la proa. Este armamento había sido pensado para suprimir la defensa antiaérea de los destructores japoneses durante la II Guerra Mundial.

3 Cañones

Los cañones fueron la principal arma de ametrallamiento de los cazas de la II Guerra Mundial. Tales aviones iniciaron el conflicto armados de ametralladoras, pero para el final de la guerra llevaban principalmente cañones. La mayoría de los aviones más antiguos utilizados en funciones antiguerrilla en Vietnam del Sur conservaban sus armas de 20 mm; el Douglas A-1 Skyraider los empleó en apoyo de pilotos derribados cuando fue destinado a las misiones de rescate "Sandy". Aviones diseñados a finales de los años 50, como el Vought F-8 Crusader, tenían todavía cañones, pero la aparición de los misiles aire-aire llevó a construir cazas sin cañones, como el McDonnell F-4 Phantom II. El Republic F-105 Thunderchief usaba el cañón hexatubular de tiro rápido Vulcan de 20 mm.

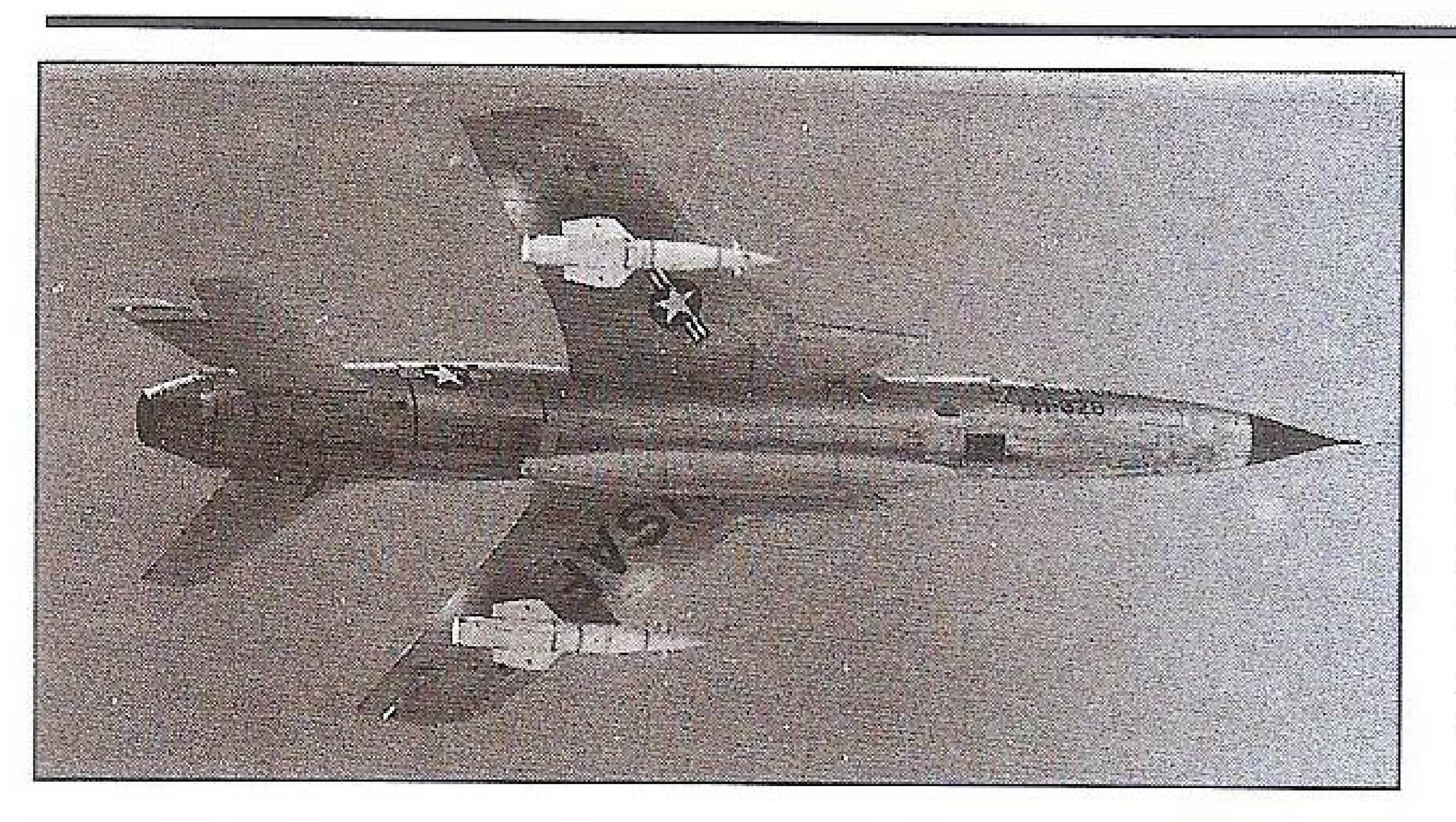
4 Napalm

El napalm es una gasolina gelatinizada aparecida en la II Guerra Mundial como combustible para lanzallamas y que se usó contra los búnqueres japoneses. Su nombre deriva de los ácidos (en inglés) nafténico y palmítico utilizados en su elaboración. El fuego es un arma terrible cuando se emplea contra trincheras y posiciones excavadas, y el Vietcong solía construir obras defensivas. Los norteamericanos y sudvietnamitas emplearon el napalm sobre todo desde el aire. El pavoroso espectáculo de su explosión y las espantosas quemaduras que producía alimentaron numerosos noticiarios de televisión en Estados Unidos, levantando una gran controversia y reforzando la oposición a la guerra. Pero el uso de esta terrible arma no correspondió a un único bando, pues los comunistas utilizaron lanzallamas para destruir aldeas y masacrar a cualquier superviviente.

A finales de la guerra, empero, se utilizó una nueva arma basada en la gasolina. Las armas de explosivo combustible-aire atomizan una nube de vapor que produce una mezcla explosiva con el aire. Cuando detona, su onda expansiva es cinco veces más potente que el TNT y eficaz en una zona muy amplia. Los explosivos combustible-aire se usaron en Vietnam para defoliar y limpiar zonas minadas.



El napalm es un arma odiosa, pero a veces también la única manera de silenciar un búnquer. En la foto, un F-100 lo utiliza contra un reducto del Vietcong en pleno delta del Mekong.





Izquierda: En Vietnam se utilizaron numerosas bombas Bullpup como éstas que vemos bajo un F-105. La Bullpup era gobernada por un tripulante del avión lanzador, equipado con una palanca conectada a un sistema de radiocontrol.

Abajo: La bomba planeadora guiada por TV Walleye fue la más precisa de todas las armas guiadas que se emplearon en Vietnam. El controlador localiza el objetivo por la cámara de proa de la bomba, bloquea ésta y la libera.

5 Armas "inteligentes"

Vietnam vio el primer uso en gran escala de las armas aire-superficie "inteligentes", o guiadas. La Bullpup era un misil guiado por radio, construido a partir de una bomba corriente, que se utilizó en cantidades considerables contra objetivos puntuales y como arma de apoyo inmediato. La Walleye era una bomba pleneadora, guiada por TV, del tipo "dispara y olvídate". Podía planear hasta 16 km si se la arrojaba desde 10 500 m de altitud y se utilizó contra objetivos importantes en el Norte, como edificios grandes y puentes. Al final de la guerra, la Walleye fue reemplazada por el Maverick, que era más eficaz toda vez que estaba motorizado y podía lanzarse desde altitudes inferiores sin merma del alcance. Las bombas guiadas por láser estuvieron entre las armas más eficaces de cuantas aparecieron en Vietnam. Eran al menos tan precisas como la Walleye, pero como el sistema de guía podía acoplarse a bombas mayores, éstas resultaron mucho más eficaces contra objetivos fortificados tales como carros de combate o el coriáceo puente de Thanh Hoa.

Las armas más avanzadas de Vietnam fueron los misiles antirradiación. Los misiles ARM Shrike y Standard tenían cabezas buscadoras que se bloqueaban en las emisiones de los radares enemigos y se guiaban hasta los radares en sí. Fueron los principales armas de las misiones de supresión de defensas "Iron Hand" y "Wild Weasel".

HUMO

¿Cómo harás el ataque?

INFORMACIÓN

Estamos en el momento álgido de la guerra de Vietnam. La ofensiva del Tet acaba de estallar a lo largo y lo ancho de Vietnam del Sur, y los ataques contra objetivos estadounidenses y sudvietnamitas se cuentan por centenares. Algunos son operaciones militares en gran escala, mientras que otros son poco más que acciones de francotiradores.

Eres el piloto de un Douglas A-1 Skyraider que opera desde Tan Son Nhut, la principal base aérea al norte de Saigón.

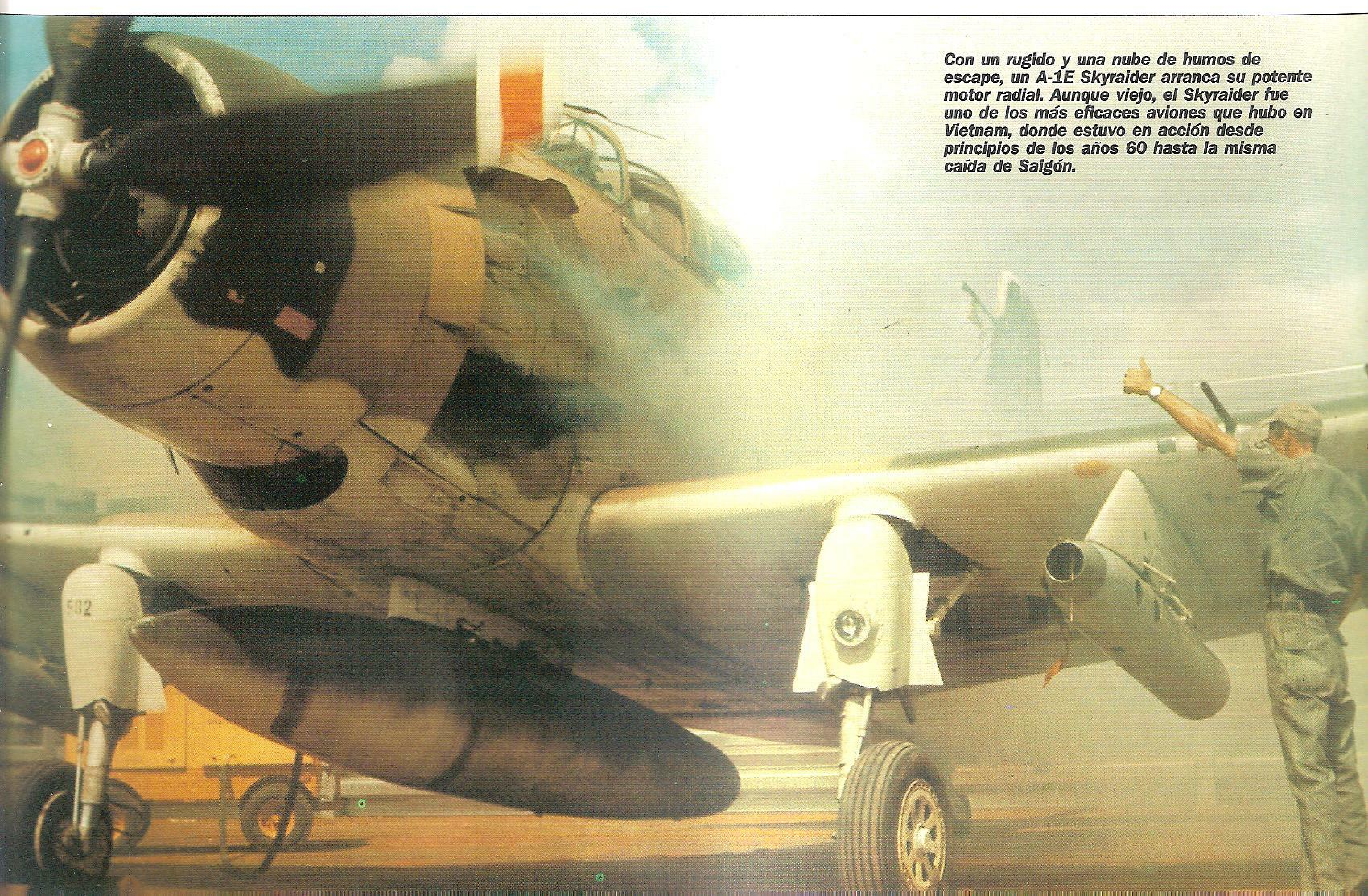
La semana pasada has realizado ataques puntuales contra guerrillas del Vietcong cerca del hipódromo de Cholón, en el sector sudoccidental de la ciudad. Hoy, al despegar al amanecer, te pones en contacto por radio con el *Direct Air Support Center* (DASC) esperando una misión parecida, pero tú y tu punto sois enviados hacia el sur, hacia el Delta. Vuestra misión es bombardear un polvorín del Vietcong oculto entre la miríada de canales del Mekong.

1 Misión

Tras sobrevolar la base de la Riverine Force en My Tho, tu patrulla es llamada por un FAC que está orbitando sobre otra zona del Mekong. Informa que una patrulla de exploración ha quedado aislada al ser hundida la lancha que la transportaba y que ahora está siendo atacada por el Vietcong. Debes:

A ¿Comunicar al FAC que ya tienes un objetivo, pero que te ofreces a ayudar en lo posible en cuanto hayas efectuado el ataque que tienes asignado?
B ¿Consultar con el DASC por si debes cambiar de misión?
C ¿Pedir las coordenadas exactas, toda vez que puedes acudir de inmediato y ayudar a la patrulla?

RESPUESTA: El objetivo que tienes asignado es un posible polvorín enemigo; si lo es en realidad, es importante que sea destruido. Sin embargo, es improbable que se vaya a mover de donde está en las próximas horas. La patrulla en apuros necesita ayuda de inmediato, pues está bajo el fuego de un número desconocido de soldados enemigos y no tiene escapatoria posible. Las tropas tienen prioridad. No necesitas consultar con el DASC: la única forma en que el FAC puede haber averiguado tu posición es a través de dicho Centro. Pide las coordenadas del combate y comunica al FAC que vas para allá a toda velocidad.



Con un rugido y una nube de humos de escape, un A-1E Skyraider arranca su potente motor radial. Aunque viejo, el Skyraider fue uno de los más eficaces aviones que hubo en Vietnam, donde estuvo en acción desde principios de los años 60 hasta la misma caída de Saigón.

Un Skyraider rompe para el ataque. Con su gran carga de armas y su elevada permanencia en combate, el Skyraider era un avión antiguerrilla ideal.

2 Localización

Te acercas a las coordenadas que te han dado, pero no ves nada a través de la espesa cobertura de la selva. Es evidente que las tropas en tierra necesitan tu ayuda con toda urgencia, de modo que has de tomar una decisión rápida y sacar el máximo provecho de tus armas. Debes:

A ¿Arrojar las bombas, disparar los cohetes y batir con tus cañones de 20 mm las coordenadas que se te han dado?
B ¿Volar lentamente de aquí para allá sobre la zona para inducir al enemigo a revelar su posición al dispararte?
C ¿Contactar con el FAC y pedirle que marque la situación del enemigo mediante cohetes fumígenos?

RESPUESTA: Hay ocasiones en las que habrás de sobrevolar una zona para atraer el fuego enemigo, pero existen otras formas de localizar un objetivo oculto. Pide al FAC que te marque sus posiciones. Éste es su trabajo. Volando a baja altitud y en constante contacto por radio con las tropas en tierra, su misión es localizar al enemigo. Armado con cohetes fumígenos, señalizará el objetivo para ti e informará de la precisión de tu ataque. Tu cometido es arrojar tu armamento lo más cerca posible del punto que haya marcado el FAC. En ausencia de éste, empero, deberás establecer contacto con la patrulla de infantería. Las tropas pueden prender una granada fumígena para marcar sus propias posiciones y señalarte las del enemigo en relación a aquéllas.

3 Ataque

El humo arrojado por el FAC se aprecia perfectamente, pero, además, los infantes han prendido el suyo para marcar sus posiciones. Ahora, tú y tu punto debéis decidir cómo atacar. Debes:

A ¿Hacer una pasada en pareja, arrojando todas las bombas de una vez para lograr el máximo efecto?
B ¿Efectuar ataques simultáneos desde direcciones distintas para confundir al enemigo?
C ¿Hacer repetidos ataques sucesivos?

RESPUESTA: No puedes arrojar toda la carga de una vez. Podrías fallar, o bien los cohetes fumígenos podrían no marcar donde deben. De ser así, jugarías todas tus cartas sin dañar al enemigo. Puedes hacer ataques desde varias direcciones, pero no al mismo tiempo. Atacar individualmente permitirá al FAC comprobar la precisión de la primera pasada e indicar correcciones para la siguiente. Esto os permitirá también permanecer mayor tiempo sobre el objetivo. Como lleva una docena o más de soportes bajo el ala, el Skyraider puede atacar una y otra vez, e incluso si has gastado todas tus bombas y cohetes aún puedes seguir hostigando al enemigo con tus cañones de 20 mm. Lo que se persigue es alejar al enemigo, al menos hasta que la patrulla aislada pueda ser sacada de ese lugar.



Pasando a muy baja altitud sobre una aldea del Vietcong, un Skyraider siembra la destrucción en una posición artillera enemiga. Las tropas norteamericanas bajo el fuego nunca estaban a más de una hora de vuelo de su aviación de apoyo inmediato.

